Das

Eisenbahnwesen

als Glied des Verkehrswesens,

insbesondere

die Staatsbahnen.

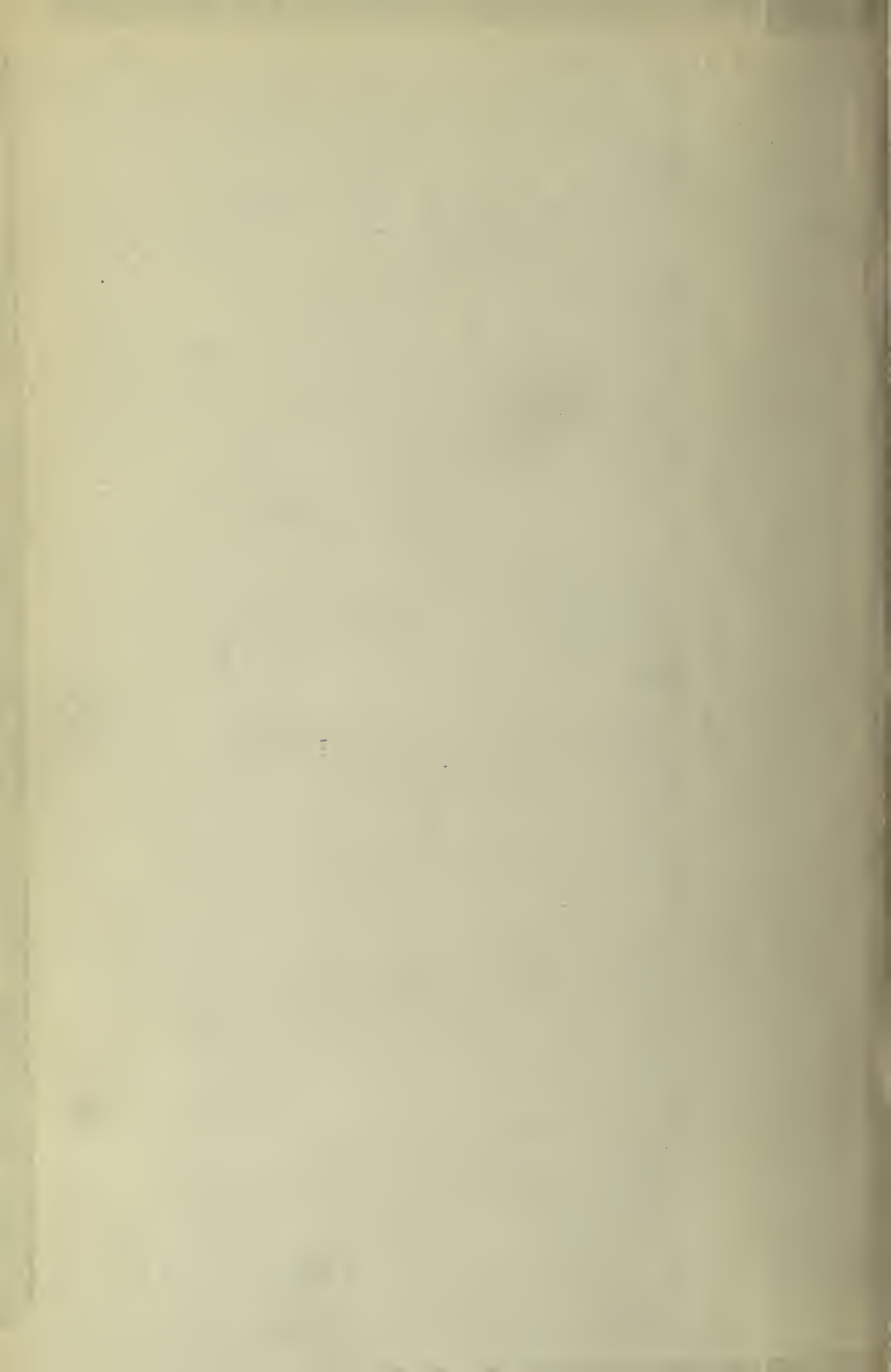
Abriss einer Eisenbahn-Politik und -Oekonomik.

Von

Adolph Wagner.

Separatabdruck
aus der zweiten Ausgabe des ersten Bandes der „Finanzwissenschaft“.

Leipzig und Heidelberg.
C. F. Winter'sche Verlagshandlung.
1877.





Das

Eisenbahnwesen

als Glied des Verkehrswesens,

insbesondere

die Staatsbahnen.

Abriss einer Eisenbahn-Politik und -Oekonomik.

Von

Adolph Wagner.

Separatabdruck
aus der zweiten Ausgabe des ersten Bandes der „Finanzwissenschaft“.

Leipzig und Heidelberg.
C. F. Winter'sche Verlagshandlung.
1877.

Vorwort.

Diese Schrift bildet den Schlusstheil (fünften Hauptabschnitt des Kapitels vom Privaterwerb) der gleichzeitig erscheinenden zweiten Ausgabe des ersten Bandes meiner Finanzwissenschaft.[1]) Dieser Theil ist ein einigermassen selbständiges Ganzes. Er fand schon in der vorigen Ausgabe, aus der er, wesentlich verbessert und vermehrt, aber vielfach wörtlich, in die zweite Ausgabe herübergenommen worden ist, freundliche Anerkennung. Da der Gegenstand auch solche Kreise interessirt, welchen das ganze Werk sonst ferner liegt, schien eine Separatausgabe dieses Theils zweckmässig. In derselben blieb die formelle Eintheilung des Stoffs und die Nummerirung der Abschnitte, Paragraphen u. s. w. aus dem grösseren Buche beibehalten. Die häufige Bezugnahme auf andere Stellen des Buchs machte dies nothwendig. Für die Art der Behandlung des Gegenstands muss ich auf die Finanzwissenschaft selbst und auf meine „Grundlegung zur Allgemeinen Volkswirthschaftslehre“ (auch auf die Vorreden zu diesen Bänden des Lehrbuchs) verweisen.

Berlin, Februar 1877.

Adolph Wagner.

---

[1]) Finanzwissenschaft, mit Benutzung von Rau's Grundsätzen der Finanzwiss. von A. Wagner, 1. Theil 2. Ausg. meiner Neubearbeitung (S. 527 ff.) (7. Ausg. des ursprüngl. Werks). Zugleich der fünfte Band der Wagner-Nasse'schen vollständigen Neubearbeitung des Rau'schen Lehrbuchs der polit. Oekonomie, von welcher der erste Band u. d. T. „Allgemeine oder theoretische Volkswirthschaftslehre. Grundlegung“, von Ad. Wagner, im J. 1876 erschienen ist.

Inhaltsübersicht.

1. (15.) Abschnitt.

Das Verkehrswesen und seine staatliche und finanzielle Behandlung im Allgemeinen.[1])

I. — §. 232. Allgemeine Bedeutung und Gestaltung des Verkehrswesens.[2])

Das Verkehrswesen vermittelt die räumliche Bewegung oder die Ortsveränderung der Personen, Güter und Nachrichten. Diese Ortsveränderung bildet die Voraussetzung für die Erreichung einer grossen Menge der wichtigsten Wirthschafts- und Culturzwecke der Menschheit. Nach der Möglichkeit der Ortsveränderung überhaupt sind Sicherheit und Schnelligkeit, Regelmässigkeit und Billigkeit die hauptsächlich an das Verkehrswesen zu stellenden Anforderungen. Maassgebend sind hierbei drei Momente, der Weg, das Fahrzeug und die bewegende Kraft[3]), sodann die zweckentsprechende Combination der Fahrzeuge und bewegenden Kräfte auf den Verkehrswegen zu bestimmten Verkehrsgestaltungen oder Transportleistungen. Die Aufgabe des Staats im Verkehrswesen ist einmal je bei den Verkehrswegen und Verkehrsgestaltungen, sodann zum Theil auch wieder bei den verschiedenen Arten beider verschieden. Danach ändert sich auch die finanzielle Behandlung.

1) Verkehrswege: Strassen und Plätze in den Ortschaften, Landstrassen aller Art, vom einfachen Feldweg bis zur vollendeten Kunststrasse (Chaussee), Eisenbahnen, natürliche und künstliche Binnenwasserwege, die offene See, die Telegraphenleitungen, Rohrpostleitungen.

2) Die Transportleistungen auf diesen Wegen. Sie lassen sich in freie und organisirte unterscheiden.

---

[1]) Diese ganze Schrift bildet den 5. Hauptabschnitt (Abschn. 15—19) des 2. Kap. „vom Privaterwerb“ im 2. Buche „von den ordentl. Einnahmen der Finanzwirthschaft“ aus der 2. Ausg. des 1. Bands des Lehrbuchs der Finanzwissenschaft.

[2]) S. Schäffle, gesellsch. Syst. 2. A. §. 262—269, 3. A. II, 223 ff. — L. Stein, Verwaltungslehre VII, 50 ff. u. Handb. d. Verwaltungslehre Stuttg. 1870, S. 173—224, 2. A. S. 384 ff. Ders., Fin. 1. A. S. 134 ff., 2. A. S. 184—208, 3. A. S. 237 ff. — Wagner, Grundleg. I, §. 367.

[3]) Vergl. Engel, Grenzen d. Erfindungsgeists im Transportwesen, Preuss. Stat. Ztschr. 1864, S. 113.

a) Jene erfolgen so, dass Jedermann gewisse Wege zu beliebiger Benutzung, obschon eventuell unter Erfüllung bestimmter Bedingungen, z. B. der Zahlung einer Gebühr (Weggeld), offen stehen.

b) Organisirte Transportleistungen oder Verkehrsanstalten sind dagegen regelmässige Transportdienste für Personen, Güter und Nachrichten oder für eines dieser Transportobjecte auf bestimmten Arten von Wegen zwischen gewissen Orten, neben oder auch unter Ausschluss jenes freien Verkehrs.

Die wichtigsten Verkehrsanstalten sind: innerhalb der Orte selbst das Droschken- und Omnibuswesen, die Pferde- und hie und da auch die Dampfeisenbahnbetriebe, vornemlich für den Personenverkehr. Hauptsächlich zwischen verschiedenen Orten: der regelmässige Botendienst für den Nachrichten- und den Verkehr von kleinen Gütermassen; der Fahrcurs auf Landstrassen für den Personen- (Diligence-) und den Güter-(Fracht-)verkehr; die Post für die Nachrichten- (Brief-), Drucksachen-, Packet- (Güter in kleinen Massen), Geldübersendung, auch für den Personentransport; der Eisenbahn-, besonders Dampfbahnbetrieb für den Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehr; der Schifffahrts-, insbesondere der Dampfschifffahrtscurs desgleichen, auf Binnengewässern und auf offener See; der Telegraphenbetrieb für den Nachrichtenverkehr.

§. 233. — 1) Die Verkehrswege stehen als natürliche Grundlage des freien Verkehrs und der Verkehrsanstalten selbst auch den letzteren im öffentlichen Interesse noch voran. Schon dieser Umstand äussert auf die Stellung des Staats zu den Verkehrswegen und auf die finanzielle Behandlung derselben seinen besonderen Einfluss. Die Herstellung neuer Wege berührt ferner die vom Staate wahrzunehmenden Interessen der Gesammtheit noch mehr und tiefer, als diejenige neuer Verkehrsanstalten. Auch setzt sie gewöhnlich die Gewährung des Zwangsenteignungsrechts Seitens des Staats voraus. Daraus folgt zwar noch nicht die Nothwendigkeit, dass der Staat allein die neuen Wege herstelle, wohl aber, dass die Anlage und die Benutzung der Wege, welche mit Hülfe dieses bloss im öffentlichen Interesse gewährten Rechts hergestellt werden, unter der Aufsicht des Staats erfolge. Wo der fertige Weg mit einer Verkehrsanstalt in einer Hand, vielleicht sogar mit Ausschluss anderer, verbunden ist, wie in der Regel schon aus technischen Gründen beim Eisen-

bahn- und Telegraphenwesen, da erweist sich vollends eine eingreifende dauernde Staatscontrole unvermeidlich.

Die Herstellung der grossen und kostspieligen Kunstwege der Neuzeit, der Chausseen, Eisenbahnen, Telegraphen, Canäle, die Verbesserung und Schiffbarmachung der natürlichen Wasserwege erfolgt sodann durch das Zusammenwirken grosser Kapitalien und besonderer technisch hochausgebildeter Arbeitskräfte, in wesentlich gleicher Weise, ob der Staat oder Private, d. h. richtiger gesagt Erwerbs-, besonders Actiengesellschaften bauen. Die Verwendung grosser Kapitalien Seitens des Staats oder, bei den Verkehrswegen mehr localer Bedeutung Seitens der Selbstverwaltungskörper, kann zwar ein finanzielles Risico mit sich führen. Aber in einem umfangreichen Netz von Verkehrswegen übertragen sich auch wieder die Betriebsergebnisse guter und schlechter Routen. Ferner hat der Staat oder ein öffentlicher Körper die Wahl des leitenden Finanzprincips immer in seiner Hand, was in hohem Maasse im Gesammtinteresse liegt. Wenn dagegen eine Privatwirthschaft, wie z. B. eine Actiengesellschaft solche Wege übernimmt, so muss sie nicht nur wegen der langen Kapitalfixirung und des hohen finanziellen Risico's, sondern ihrer wirthschaftlichen Erwerbsnatur nach das gewerbliche Finanzprincip in ihrer Verwaltung befolgen. Dazu kommt noch die Erwägung, dass die zeitliche Kapitalverwendung nur beim Wege-, besonders beim Eisenbahnbau des Staats und der Selbstverwaltungskörper eine einigermassen gleichmässige sein kann, was für die ganze Volkswirthschaft ein Segen ist.[4])

Endlich geniesst der fertige kostspielige Weg (Eisenbahn, Canal) rein durch sein Bestehen oft, wenn auch kein rechtliches, doch bis zu einer gewissen Grenze ein factisches Monopol, weil das Zusammenbringen eines grossen Kapitals zur Herstellung eines Concurrenzwegs schwierig ist und daher gar nicht oder erst nach längerer Zeit erfolgt. Kommt aber trotzdem ein Concurrenzweg zu Stande, so führt dies, je grösser die darin angelegten Kapitalien sind um so leichter, oft nur zu einer Verständigung der beiden Interessenten über das Verbleiben und die Theilung des Monopols, zumal in dem Falle, dass Weg und Verkehrsanstalt, wie bei Eisenbahnen, in einer Hand sind.

[4]) S. Wagner, Grundleg. I, §. 244a, 367 u. unten §. 236.

Alle diese Umstände bedingen eine weitgehende Oberaufsicht des Staats über das gesammte Wegewesen und rechtfertigen im Allgemeinen eher als in vielen anderen wirthschaftlichen Angelegenheiten die Uebernahme desselben auf den Staat und die Selbstverwaltungskörper, daher namentlich den Bau neuer Wege auf deren Rechnung, soweit nicht besondere Gründe dagegen sprechen. Nach den einzelnen Arten von Wegen ist die Frage dann weiter zu entscheiden. (§. 234—237).

2) Die freie Transportleistung, soweit sie überhaupt Gegenstand des Tauschverkehrs werden kann, ferner wenigstens zum Theil auch die Verkehrsanstalt selbst besteht dagegen in einer solchen Combination von Arbeitsleistungen und Kapitalverwendungen, in welcher der Staat und oft auch die Selbstverwaltungskörper leichter gegen den Privaten und mitunter auch gegen die Erwerbsgesellschaft zurückstehen. Auch schliesst die Transportleistung häufig ein für den Staat und diese Körper weniger geeignetes speculatives Moment ein. Insoferne wird man im Allgemeinen als Regel die Uebernahme von freien Transportleistungen auf den Staat und diese Körper ausschliessen müssen und hinsichtlich der Uebernahme von Verkehrsanstalten wird ebenfalls die Vermuthung im Ganzen eher gegen den Betrieb durch sie sprechen. Im Uebrigen ist aber auch hier die Entscheidung nach der Art der einzelnen Verkehrsanstalt und ihrer Verbindung mit einem Wege zu treffen (§. 238 ff.).

II. — §. 234. Die Verkehrswege. Die Stellung des Staats zum Wegewesen, insbesondere die Uebernahme von Wegen auf den Staat und die Selbstverwaltungskörper, und sodann in dem Fall dieser Uebernahme die finanzielle Behandlung des Wegewesens lässt sich in Anknüpfung an folgende Eintheilung der Wege festsetzen:

1) Unterscheidung der Wege nach ihrer Entstehungsart: Natur- und Kunstwege und nach ihrer Verkehrsfunction. Im Wesentlichen, wenn auch nicht völlig, fällt diese erste Unterscheidung zusammen mit derjenigen von natürlichen Wasserwegen, der See, den Strömen, Flüssen, Landseen einer- und von Landwegen (einschliesslich Eisenbahnen), Telegraphen, Canälen andererseits. Soweit die natürlichen Wasserwege durch die Kunst und daher durch Kapitalaufwand erhalten und verbessert werden, treten sie indessen in wirthschaft-

licher und finanzieller Hinsicht in die Classe der Kunstwege mit hinüber.

a) Die Herstellung derjenigen Kunstwege und die Erhaltung und Verbesserung derjenigen natürlichen Wasserwege, welche vornemlich dem freien Verkehr und den einfacheren („niederen“) Formen der Verkehrsanstalten (Fuhrmannswesen, Schifffahrtslinien) dienen und daher am Unmittelbarsten die Interessen vieler einzelner Staatsangehörigen berühren, ist am Besten eine öffentliche Angelegenheit, wie seit Uralters thatsächlich meistens in den Culturstaaten. Diese Wege stehen demgemäss im öffentlichen oder Gemein-Eigenthum, welches durch dasjenige des Staats und der Selbstverwaltungskörper vertreten wird.[5]) Namentlich gilt dies, bei uns in der Regel schon seit Alters, von den Orts- und Landstrassen aller Art, wobei jedoch die nächstbetheiligten Privaten, wie z. B. öfters bei den Ortsstrassen, gewisse Theile der Strassen auf ihre Kosten herzustellen haben können. Die „Oeffentlichkeit“ der Wege liefert die beste Bürgschaft dafür, dass sich der freie Verkehr und die niederen Verkehrsanstalten auf ihnen in der den Volkswirthschafts- und Culturinteressen förderlichsten Weise gestalten. Am Passendsten wird die Herstellung und Erhaltung der Landstrassen und allenfalls auch die Erhaltung der natürlichen Wasserwege im Binnenlande und an den Seeküsten zwischen dem Staat, den kleineren räumlichen Gemeinwirthschaften oder Selbstverwaltungskörpern, den Provinzen, Kreisen, Gemeinden oder etwa besonders zu bildenden öffentlichen Wegebauvereinen nach einem festgesetzten Modus getheilt. Das Nähere gehört in die Verwaltungslehre oder in die Volkswirthschaftspolitik.[6])

b) Die finanzielle Behandlung dieser wie aller dem Staate oder öffentlichen Körperschaften gehörenden Wege kann an sich nach einem der vier im §. 133 aufgestellten Finanzprincipien erfolgen. Mit Recht gilt aber gegenwärtig in unseren Staaten bei den vorgenannten Wegen nur noch das Gebührenprincip oder das Princip der reinen Staatsausgabe als anwendbar, so dass die Kosten ganz oder theilweise durch Gebühren gedeckt werden, oder absichtlich vollständig auf Einnahmen verzichtet wird. Das gewerbliche und vollends das Besteuerungsprincip

[5]) Vgl. Wagner, Grundleg. I, §. 25, 254 ff., 367.
[6]) Vgl. d. bad. Strassenges. v. 14. Jan. 1868; o. §. 45, Note 33.

wird durch den eigentlichen Grund der Uebernahme des Wegewesens auf den Staat und diese Körper ausgeschlossen, nemlich durch das öffentliche Interesse. Das Gebührenprincip ist andererseits doch durch die Kosten des Wegewesens, welche sich durch Beiträge der Benutzer ganz oder theilweise decken lassen, an sich recht wohl gerechtfertigt.[7]) Die kostenfreie Benutzung, d. h. m. a. W. die Kostendeckung aus allgemeinen statt aus speciellen Steuern (§. 143) ist jedoch bei dem hohen und allgemeinen öffentlichen Interesse, das sich an das gewöhnliche Wegewesen knüpft, und bei den meistens doch nur mässigen Summen an Ausgaben und Einnahmen, um welche es sich dabei für den Staat handelt,[8]) zulässig selbst in Betreff neuer Strassen. Sie wird aber um so mehr zulässig bei weniger kostspieligen neuen, ferner bei älteren Wegen, deren Anlagekosten bereits aus den Wegegebühren amortisirt sind, wo es sich also nur noch um die meistens geringeren Unterhaltungskosten handelt, endlich bei allen Wegen, welche aus laufenden ordentlichen Einnahmen, hergestellt sind, für welche also nicht Schuldzinsen den Etat belasten. Auch die Art der Transportobjecte (z. B. billige Massenproducte der Consumtion), kann mitunter bei der Entscheidung der Frage mit berücksichtigt werden. Dies ist wohl das Princip, welches nach den Verhältnissen des concreten Falls wieder Modificationen erleiden mag.[9]) Weiteres s. in der Gebührenlehre.

Ueber die Herstellung der meistens erst neuen und kostspieligeren Kunstwege, mit welchen höhere Verkehrsanstalten verbunden sind, die Eisenbahnen, Telegraphen, auch die Canäle und über das Finanzprincip, welches im Falle der Staatsübernahme dabei maassgebend sein soll, s. §. 236, 240 ff.

Abgaben für die Benutzung solcher natürlicher Wasserwege, welche keine Kosten machen, fallen nicht unter den Begriff der Gebühr, sondern der eigentlichen Steuer, werden aber

---

[7]) In Preussen (ehedem auch in Hannover, Kurhessen), Sachsen, den Thür. Staaten, Gr. Hessen, kurz überhaupt in Norddeutschland, in Oesterreich, Belgien, Niederlanden u. a. m. wurde und wird z. Th. noch Strassengeld (Chausseegeld) erhoben. In Preussen ist es auf den Staatschausseeen 1875 aufgehoben worden.

[8]) Allerdings: mässige Summen bloss im Verhältniss zu and. Ausg. u. Einnahmeposten. In Preussen z. B. doch immerhin Unterhaltung der Staatschausseeen A. für 1871 3,691,000, Chausseegeldeinn. 1,567,000 Thlr., also 42·4 % der ersten Summe (ohne Abzug der Erhebungskosten).

[9]) S. 6. A. d. Fin. §. 215 Note d mit weiteren Daten über Strassengeld, die aber richtiger in die spec. Gebührenlehre im 2. B. gehören.

auch als solche mit Recht heute verworfen und bestehen selten mehr. [10])

§. 235. — 2) Unterscheidung der Wege, je nachdem sie eine gleichzeitige Benutzung zu verschiedenen Transportdiensten neben einander gestatten oder nicht.

a) Einerseits die für den freien Verkehr, für Fussgänger, Vieh, Wagen dienenden gewöhnlichen Orts- und Landstrassen, die Binnengewässer (wenigstens in der Regel, etwa von gewissen Fahrzeugen abgesehen, wobei sie unter b kämen), die offene See, zum Theil auch die Canäle (namentlich diejenigen von genügender Breite zum Ausweichen in den schleussenfreien Strecken).

b) Andererseits: die Canäle in den Schleussenstrecken, besonders aber die Eisenbahnen, d. h. „Strassen, auf welchen sich die Fuhrwerke nicht beliebig auf allen Stellen ihrer Breite, sondern auf festbestimmten eisernen Spuren bewegen;“ [11]) die Telegraphenleitungen, (auch die Rohre der Rohrpost jetzt).

Dieser wichtige Unterschied bewirkt, dass dort (bei a) keine, hier (bei b) eine gewisse feste Regelung oder sogar eine einheitliche Organisation des gesammten Transportdiensts auf dem betreffenden Wege nothwendig wird, damit letzterer überhaupt seinem Zwecke dienen könne. [12]) Dadurch werden aber leicht factische Monopole geschaffen, sowohl in dem gewöhnlichen und natürlichsten Falle, wenn der Eigenthümer einer solchen Strasse (Eisenbahn) selbst allein den Transportdienst übernimmt, als in dem anderen Falle, wenn dieser Dienst von einem Dritten, aber der einheitlichen Organisation wegen mit Ausschluss Anderer, betrieben wird.

---

[10]) Das wichtigste Beispiel solcher eigentlichen Wasserstrassensteuern (Wasserzölle) war der ehemal. dän. Sundzoll. Er wurde, noch immer mässig, mit 35 Mill. dän. R. B. Thlr. (26,486,000 Thlr. preuss.) im J. 1857 abgelöst. Ein anderes Beispiel: der chem. hannov. Stader oder Brunshäuserzoll. Ertrag vor s. Aufhebung 180 bis 220,000 Thlr. Dabei gar keine Gegenleistung, während Hamburg den Aufwand für Herstellung des Fahrwassers auf der Unterelbe trug. Auch die ehem. belg. Schelde- u. die deutschen Rhein-, Weser-, Elbe- und and. D. Flusszölle waren nach ihrer Höhe mehr Steuern als Gebühren, namentlich vor den neueren Ermässigungen.

[11]) Weber's Definition der Eisenbahn.

[12]) Der bekannte §. 27 des preuss. Eisenbahnges. v. 3. Nov. 1838 (. . . es „können zum Transportbetriebe auf der Bahn ausser der Gesellschaft selbst auch Andere gegen Entrichtung des Bahngelds oder der zu regulirenden Vergütung die Befugniss erlangen, wenn das Handelsmin. angemessen findet, denselben eine Concession zu ertheilen“) leidet mindestens an einer bedenklichen Unklarheit und hat öfters zu Irrthümern Anlass gegeben, wobei die Nothwendigkeit der einheitl. Organis. des Transportdienst auf einer Bahnlinie übersehen wurde.

Dieser Umstand legt es wieder nahe, die Ausführung solcher Wege dem Staate oder in gewissen Fällen den Selbstverwaltungskörpern zu übertragen. Die Nachtheile des factischen Monopols bei eigener Uebernahme des Transportdienstes werden hier eher vermieden, weil der gewerbliche Standpunct nicht der maassgebende sein muss, oder weil die aus einem solchen Monopol hervorgehenden finanziellen Vortheile wenigstens wieder der Gesammtheit zugewendet werden. Bei der Uebertragung des Transportdiensts auf solchen, dem Staate u. s. w. gehörigen Strassen an Dritte kann ferner der Staat noch am Ersten solche Bedingungen stellen, durch welche ein factisches Monopol wenigstens möglichst vermieden wird. Diese Erwägungen verdienen um so mehr Beachtung, weil ohnehin der Staat im Bau dieser Strassen und, wie sich zeigen wird, (§. 248) wegen der Eigenthümlichkeit des Transportdiensts auch im Betrieb der Eisenbahnen, Telegraphen gegen Private oder vielmehr gegen Gesellschaften, den hier meist allein in Betracht kommenden Privatwirthschaften, nicht zurücksteht.

3) Unterscheidung der Wege nach den Transportobjecten, welche auf ihnen befördert werden können: Telegraphenleitungen bloss für den Nachrichtenverkehr,[13]) — alle anderen Wege für sämmtlichen Verkehr.

Die Uebernahme der Telegraphenleitungen auf den Staat wird durch diese beschränkte Benutzbarkeit für eine Verkehrsart, welche ohnehin eine gewisse Einheitlichkeit der Organisation des Transportdiensts verlangt, wieder unbedenklicher.

4) Unterscheidung der Kunstwege nach der Entstehungszeit: alte, bereits bestehende Wege, wie die Mehrzahl der gewöhnlichen Strassen, — neue, erst herzustellende, wie die Eisenbahnen, oft die Canäle, die Telegraphenleitungen, bessere Chausseen u. s. w. Da bei diesen neuen Wegen der nothwendige Grund und Boden sich gewöhnlich im Privateigenthum befindet, so muss eventuell das Expropriationsverfahren Platz greifen. Auch hierbei werden viele Schwierigkeiten und Missstände am Ersten beseitigt, wenn der Staat selbst die Anlage der neuen Wege übernimmt. Die zahl- und umfangreichen Eingriffe in das Privatgrundeigenthum, welche namentlich die ungeheuere Ausdehnung des Eisenbahnwesens erfordert, werden durch volle Entschädigung des Werths noch nicht immer gut gemacht. Sie sind ohne Zweifel

---

[13]) Dgl. jetzt Rohrpostleitungen.

am Meisten zu rechtfertigen, wenn sie ganz und gar nicht zu Gunsten anderer Privaten, sondern bloss zu Gunsten des Staats (und der kleineren räumlichen Zwangsgemeinwirthschaften) erfolgen. Auch diese Erwägung spricht für Staatseisenbahnen u. s. w., ferner der Umstand, dass die Telegraphenleitungen an den Bahnen und öffentlichen Wegen entlang den nöthigen Boden schon finden, wieder für Uebernahme derselben auf den Staat.

§. 236. — 5) Unterscheidung der Kunstwege nach der Höhe ihrer Anlagekosten: sehr kostspielige Wege, wie vor allen die Eisenbahnen, Canäle, grosse Fluss- und Seeufer-Correctionen — und verhältnissmässig wohlfeile Wege, wie die gewöhnlichen Landstrassen, selbst die Chausseen inbegriffen, die Telegraphenleitungen.

a) Die Uebernahme der Landstrassen auf den Staat und die Selbstverwaltungskörper der Kreise, Gemeinden u. s. w., der Telegraphen auf den Staat ist aus anderen Gründen passend: der Kostensatz entscheidet in dieser Frage kaum etwas. Ob der Kapitalaufwand für diese Wege durch Anleihen oder durch ordentliche Staatseinnahmen (Steuern) gedeckt, ob etwas höhere oder etwas niedrigere Gebühren erhoben oder die Landstrassen der unentgeltlichen Benutzung überlassen werden, ist im Ganzen doch eine Finanzfrage von untergeordneter, wenn auch eine volkswirthschaftliche Frage von hoher Bedeutung. Denn der in kurzen Zeiträumen (Finanzjahren) erfolgende Aufwand und die hierin eingehende Einnahme pflegt wenigstens verhältnissmässig gering zu sein. Erfolgt jedoch die Uebernahme auf den Staat, so hat dies den Vortheil, die Wahl der für die Verwaltung maassgebenden Finanzprincipien ziemlich frei zu stellen.

b) Anders steht es um die kostspieligen Wege, vor allen die Eisenbahnen. Wenn der Staat die Anlage dieser Wege übernimmt, so kann er den Kapitalaufwand dafür nicht wohl aus den ordentlichen Einnahmen decken, sondern muss ausserordentliche Mittel flüssig machen, also meistens Staatsschulden aufnehmen. So lange diese den Etat mit Zinsen und Tilgequoten belasten, muss wenigstens als Regel verlangt werden, dass diese Wege genügende Einnahmen zur Deckung dieser Ausgabebeträge abwerfen. Das verwendete Kapital wird bei Eisenbahnen, Canälen u. s. w. aus umlaufendem in stehendes verwandelt und besten

Falls für den Eigenthümer[14]) nur langsam in den Renten wieder disponibel. Nur eine ungewöhnlich hohe Rente bietet also die Mittel zu einer rascheren Amortisation des Anlagekapitals, worauf alsdann erst statt des privatwirthschaftlichen das reine Gebührenprincip mit mässigen Sätzen zur Deckung der Betriebskosten anwendbar wird.

Diese in der Natur der Sache liegenden Verhältnisse können allerdings Gründe gegen die Uebernahme solcher kostspieligen Wege auf den Staat abgeben. Denn die Finanzen des Staats werden durch den Kapitalaufwand lange und oft schwer belastet, was gewiss seine Bedenken hat. Die Möglichkeit, das Gebührenprincip bei Staatswegen dieser Art anzuwenden, welche für die Staatsübernahme spricht, ist eben aus finanziellen Gründen doch oft eine entfernte. Sie ist ferner auch vorhanden, wenn solche Wege nach einer für die Amortisation des Anlagekapitals angemessenen Zeitfrist aus dem Privatbesitz an den Staat heimfallen, wie dies ausbedungen werden kann und bei Eisenbahnen öfters ausbedungen worden ist.[15])

Trotzdem kann man aber noch mit besserem Grunde gerade aus dem grossen Kapitalaufwand für solche Wege und aus dem Umstande, dass das Kapital so lange Zeit in der Unternehmung gebunden bleibt, ableiten, dass die Uebernahme dieser Wege durch den Staat den Vorzug verdient. Baut der Staat nicht, so müssen an seine Stelle in der Regel grosse Erwerbsgesellschaften von Privaten treten. Bei der Höhe des Kapitalaufwands und der langen Kapitalfixirung haben solche Gesellschaften eine Sicherung in Betreff des Kapitals und der Rente nothwendig. Diese Sicherung finden sie nur in einer vom Staate und seiner Controle der finanziellen Erfolge einigermaassen unabhängigen Stellung. Der gewerbliche Standpunct muss unvermeidlich bei einer Erwerbsgesellschaft anwendbar sein, und

[14]) Man kann im Unterschied hiervon wohl sagen, dass mitunter für die ganze Volkswirthschaft selbst bei einer niedrigen Rentabilität der Bahn u. s. w. eine Amortisation der Kosten der Bahn erfolgt, weil durch letztere andere natürliche Productionskosten (s. meine Grundleg. §. 83) erspart werden und eine vermehrte Neubildung von Kapital stattfindet: Aber hier wäre eine Compensation zwischen dem in der Eisenbahn festgelegten und diesem neuen Kapital nur zulässig, wenn die Eigenthümer beider dieselben wären, also z. B. bei ausschliesslich öffentlichem Kapitaleigenthum.

[15]) Vgl. Stein, Handb. d. Verwaltungslehre, S. 211. In Frankreich, bei den neueren Bahnen in Oesterreich u. a. L. m. regelmässig Heimfall der Privatbahnen. Frist jetzt meist 90—99 Jahr. S. u. §. 252.

natürlich um so mehr, je grösser das Risico ist, damit die Gewinnchance die Ausgleichung bringt. Das Gebührenprincip wird daher bei einer Gesellschaft das privatwirthschaftliche Princip der höchst möglichen Rente nicht verdrängen können. Gewisse Vorbehalte des Staats in Betreff der Tarifregelung, ohnehin practisch schwer durchzuführen, können einige Uebelstände vermindern, aber sie durchaus nicht beseitigen. Durch einen Gewinnantheil des Staats an einer höheren Rente oder durch die Besteuerung der letzteren kann der finanzielle Erfolg der rein privatwirthschaftlichen Verwaltung der Wege dem Staate und also der Gesammtheit zu einem Theile mit zu Gute kommen. Jedoch der grosse volkswirthschaftliche Uebelstand, die wichtigsten Verkehrswege der Neuzeit rein gewerblich, wenigstens während der Concessionsdauer, ausgenutzt zu sehen, bleibt immer. Die Concessionszeit muss aber im Durchschnitt nach der Wahrscheinlichkeit zur Amortisation des Baukapitals ausreichen, wenn sich Privatkapitalien zur Uebernahme der Wege bereit finden sollen, also meistens einige Menschenalter dauern. Je kürzer sie ist, desto mehr muss während ihrer der gewerbliche Gesichtspunct allein entscheiden können, damit durch eine Maximalrente wenigstens die Amortisation des Kapitals erleichtert werde. Uebernimmt der Staat dagegen diese Wege, so wird in der Regel das privatwirthschaftliche Princip während der Amortisationszeit des Baukapitals maassgebend sein, aber selbst in dieser Zeit wird der bloss gewerbliche Gesichtspunct selten allein hervortreten und noch weniger, allein hervortreten müssen. Denn jedenfalls ist der Staat in der Lage, jeden Augenblick den höheren Interessen des Verkehrswesens zu Liebe an Stelle des privatwirthschaftlichen das Gebührenprincip zu setzen. Bleibt aber die rein gewerbliche Verwaltung bestehen, so bietet sie wenigstens durch die Ueberschüsse guter Strecken die Mittel, ein Bahnsystem möglichst vollständig auszubauen und den Verlust an schlechten Linien zu decken.

Endlich ist wieder bei den kostspieligen Wegen die zeitlich gleichmässigere Vertheilung der Kapitalverwendung im höchstem Maasse erwünscht, wenn eine nachtheilige Verschiebung der ganzen nationalen Productionsfähigkeit vermieden werden soll (§. 233). Bei der unvermeidlichen Abhängigkeit einer solchen Kapitalverwendung für Wegebauten Seitens der Privatwirthschaften (Actiengesellschaften) vom Gang der Speculation spricht diese

Rücksicht stark mit für die Uebertragung gerade des kostspieligen modernen Wegewesens (Eisenbahnen) auf den Staat.

§. 237. Das Ergebniss der vorstehenden Betrachtung über die Stellung des Staats zu den einzelnen Verkehrswegen, über die Frage der Staatsübernahme und über die finanzielle Behandlung derselben im Falle der Uebernahme durch den Staat lässt sich folgendermaassen zusammenfassen:

1) Die natürlichen Wasserwege und die Land-Kunstwege für den gewöhnlichen Verkehr sind vom Staate und öffentlichen Körperschaften zu übernehmen und nach dem Gebührenprincip zu verwalten. Doch kann in manchen Fällen die kostenfreie Benutzung statthaft und selbst rathsam sein.

2) Die Wege, welche keine gleichzeitige Benutzung zu verschiedenen Transportdiensten gestatten, also namentlich Eisenbahnen und Telegraphen, führen leicht zu einem factischen Monopol. Sie werden deshalb passend vom Staate (Eisenbahnen mehr localer Bedeutung, Pferdebahnen auch von Provinzen, Kreisen und Gemeinden) übernommen. Der rein gewerbliche Standpunct in der Verwaltung im Interesse der Sache braucht hier nicht ausschliesslich maassgebend zu sein oder er hat wenn er gleichwohl obwaltet, weniger Bedenken.

3) Die Wege, welche nur für eine Art von Transportobjecten geeignet sind, die Telegraphen, eignen sich deshalb auch für die Uebernahme durch den Staat.

4) Die Wege, welche das Expropriationsverfahren im grossen Umfange nothwendig machen, die neuzeitlichen Eisenbahnen, Canäle, werden insofern passend vom Staate übernommen, als in diesem Falle die Eingriffe in das Privatgrundeigenthum ganz und gar ausschliesslich nur im öffentlichen Interesse erfolgen.

5) Die Uebernahme der wohlfeileren Kunstwege, der gewöhnlichen Landstrassen, Chausseen, Telegraphenleitungen, auf den Staat, theilweise auch auf die Selbstverwaltungskörper, ist finanziell unbedenklich, volkswirthschaftlich gut, weil sie die Wahl des leitenden Finanzprincips freistellt. Die Uebernahme der kostspieligen Wege, der Eisenbahnen, ist finanziell nicht immer ohne Bedenken. Doch kann das finanzielle Interesse des Staats durch die Annahme des privatwirthschaftlichen Finanzprincips für die Verwaltung sicher gestellt werden, wo dann die Vortheile des factischen Monopols wenigstens der Gesammtheit zu Gute kommen. Ausserdem bleibt

aber immer der grosse volkswirthschaftliche Vortheil, das rein gewerbliche Princip vermeiden und beliebig das Gebührenprincip einführen zu können. Und die Verwendung des Nationalkapitals erfolgt zeitlich gleichmässiger und dadurch vortheilhafter für die Productionsinteressen der ganzen Volkswirthschaft und für die ökonomische Lage der verschiedenen Bevölkerungsclassen, womit auch wichtige socialpolitische Interessen, die sich an die Kapitalverwendung im Wegebau knüpfen, gewahrt werden.

Im Ganzen: die verschiedensten Gründe sprechen bei allen verschiedenen Arten von Wegen für die Uebernahme auf den Staat (oder bei einzelnen Wegen auf die kleineren räumlichen Gemeinwirthschaften), sowie bei den wohlfeileren Wegen für das Gebühren- und bei den kostspieligeren wenigstens vor der Amortisation des Anlagekapitals für das privatwirthschaftliche Princip, das aber maassvoll durchgeführt werden kann.

III. — §. 238. Die Transportleistungen, insbesondere die Verkehrsanstalten. Die Stellung des Staats zu denselben und ihre finanzielle Behandlung im Falle der Staatsübernahme ergeben sich zum Theil als Folgerungen aus der hervorgehenden Erörterung über die staatliche und finanzielle Behandlung der Verkehrswege. Zum Theil hängen sie von besonderen, aus der Natur der einzelnen Transportleistungen und Verkehrsanstalten entnommenen Entscheidungsgründen ab.

A. Die Uebernahme von Verkehrsanstalten durch den Staat, und eventuell durch die localen Selbstverwaltungskörper.

1) Es liegt bei uns kein Grund dazu vor, dass der Staat im allgemein volkswirthschaftlichen oder in seinem besonderen finanziellen Interesse gewöhnliche Transportleistungen des freien Verkehrs übernehme, zu denen er technisch wenig geeignet ist. Dies gilt namentlich da, wo die Herstellung des Weges in der Hauptsache auch nicht Staatssache ist, also in Betreff der gewöhnlichen freien (nicht als regelmässiger Curs betriebenen) Schifffahrt auf natürlichen Gewässern, besonders auf der See; ferner wo der Weg zu verschiedenen gleichzeitigen Transportdiensten beliebig benutzbar ist (§. 235), also wiederum auf jenen Wasser- und auf den gewöhnlichen Landstrassen; endlich wo die Transportleistung am Meisten den Character gewöhnlicher gewerblicher Thätigkeit hat, insoweit also auch bei den „niederen“ Verkehrsanstalten, dem städtischen Fuhrwesen, dem Botencurs, dem Personen-

fahr- und dem Güterfrachtcurs auf den Landstrassen u. s. w. Thatsächlich kommen denn auch solche Transportleistungen und Verkehrsanstalten des Staats kaum vor.

Etwas anders muss die Entscheidung wohl in Betreff der Selbstverwaltungskörper, namentlich grösserer städtischer Gemeinden (Grossstädte) lauten. Die grossen Anhäufungen von Menschen rufen hier das Bedürfniss nach möglichst vollkommenen Anstalten für den Personenverkehr innerhalb verhältnissmässig geringer Entfernungen hervor. Diesem Bedürfniss kommt die moderne Technik entgegen. Der Verkehr muss häufig, regelmässig, rasch und wohlfeil sein. Er verlangt ein entwickeltes Omnibus-, Pferdeeisenbahn- und zum Theil bereits Dampfbahnwesen. Das Princip der Uebertragung der Betriebsergebnisse zwischen Activ- und Passivlinien und Cursen kommt hier in ungewöhnlichem Maasse zur Geltung. Die in den städtischen Strassen selbst angelegten Eisenbahnen (bei besonders engen Strassen einigermaassen selbst die Omnibuscurse) haben ein natürliches Monopol, sobald man dem Eigenthümer der Bahn das ausschliessliche Recht des Betriebs auf derselben giebt, was üblich, mitunter vom Erwerbsunternehmungen ausbedungen, wenngleich gerade bei Pferdebahnen nicht unbedingt nothwendig ist. Alle diese Umstände legen es nahe, solche städtische Bahnen und Verkehrsanstalten den Städten selbst zu übertragen, in dicht bevölkerten ländlichen Districten auch den Landgemeinden und Kreisen. Communale Behörden sind zur Uebernahme dieser Anstalten in technischer und ökonomischer Beziehung so gut befähigt als zur Uebernahme städtischer Gas- und Wasserwerke, und ebenso gut, als es Actiengesellschaften sind. Das finanzielle Interesse lässt sich dabei auch ganz gut wahrnehmen. Eine gleichmässigere und allseitigere Entwicklung dieser Verkehrsanstalten und die Verhütung eines neuen Monopols zu Gunsten des Privatkapitals ist nur so möglich. Die Gemeinden aber gewönnen eine neue passende, halb privatwirthschaftliche, halb gebührenartige Einkommenquelle.[16])

[16]) Diese Auffassung des modernen städt. oder localen Communicationswesens ist eine Consequenz der in der „Grundlegung" von mir mehrfach näher dargelegten u. begründeten Lehren. Auch hier ist Gewicht zu legen auf die moderne Technik, (Eisenbahnen!), ähnlich wie bei Gas- und Wasserleitung. Man kann wohl voraussagen, dass einst die Pferdebahnen mit ihrem ausserordentl. Monopol von den Gemeinden aufgekauft werden müssen, ebenso wie in Berlin schon die Wasserwerke. Vgl. meine Grundleg. I, §. 142, 146, mein Refer. üb. Actiengesellsch. auf d. Eisen. socialpol. Congr. 1873, bes. These 5 u. 6 u. meine Ausführ. in Hildebr. Jahrb. XXI, 337.

§. 239. — 2) Die Personenfahrpost und die Packetpost ist jedenfalls anders als die Brief- und Geldpost des Staats zu beurtheilen und im Allgemeinen bei uns nicht mehr als nothwendig, die ersteren mitunter selbst nicht als gerechtfertigt anzuerkennen. Doch verhält es sich hiermit auf anderen Wirthschaftsstufen leicht anders und selbst auf der unsrigen lässt sich Einiges für die Beibehaltung der Personen- und Vieles für diejenige der Packetpost geltend machen.

Solange nemlich auf niedrigerer Stufe die erforderliche Betriebsamkeit der Privaten fehlt, der genannte Verkehr aber eine grosse allgemeine Bedeutung beanspruchen darf, kann sich die Ausdehnung der Post auf die genannten Transportobjecte immerhin empfehlen. Das ausschliessliche Recht des Staats auf postmässige Personen- und Packetbeförderung hat dann den Vortheil, eine gleichmässige Ausdehnung dieser Transportleistungen über das ganze Staatsgebiet zu ermöglichen, indem der Ueberschuss guter Strecken die Mittel liefert, das Deficit schlechter Strecken zu decken. Auch bei uns kann der Mangel an Concurrenz unter den Privatbeförderern wohl die Beibehaltung selbst der Personenpost noch für manche Gegenden rechtfertigen. Ausserdem wird durch eine Hinzufügung dieser Zweige, besonders der Packetpost zur Briefpost auch später noch und öfters wohl auch bei uns noch eine bessere Ausnutzung des Betriebspersonals und -Materials, also eine verhältnissmässige Billigkeit des Gesammtbetriebs ermöglicht, welche die Uebernahme dieser Zweige auf die Staatspost passend erscheinen lässt.

Aehnlich liegen die Verhältnisse mitunter bei anderen Verkehrsanstalten des Staats oder bei Transportdiensten, die der Staat für seine eigenen Zwecke einrichtet. So kann die Verbindung des Telegraphenwesens mit der Post und mit Eisenbahnen ökonomische Vortheile bieten und für die Uebernahme der Gesammtheit dieser drei Verkehrsanstalten wegen ihres nahen Zusammenhangs auf den Staat sprechen. Personen- und Gütertransport kann mit den Schifffahrtscursen der Kriegsschiffe verbunden werden u. dgl. m.[17])

§. 240. — 3) Die Uebernahme anderer Verkehrsanstalten auf den Staat, namentlich solcher der „höheren“ Art,

---

[17]) Dies war z. B. der Fall mit den österr. kleinen Kriegsdampfern auf den italien. Seen; wenn ich nicht irre unter Louis Philipp auch mit franz. Kriegsdampfern auf dem Mittelmeer.

wie Post (Brief- und Geldpost), Telegraphie, Eisenbahnbetrieb, ist in vielen Fällen von vornherein nicht nur nicht unpassend, sondern aus entscheidenden Gründen zweckmässig. Im einzelnen Lande wird die Entscheidung mit nach den concreten Verhältnissen und mit Recht unter Berücksichtigung der einmal vorliegenden geschichtlichen Entwicklung statt finden. Doch lassen sich folgende allgemeine Sätze als Richtschnur aufstellen:

a) Die Uebernahme einer Verkehrsanstalt auf den Staat empfiehlt sich namentlich dann, wenn die Güte der technischen Leistung einer solchen Anstalt von der möglichst weiten und gleichheitlichen Ausdehnung des regelmässigen Transportdiensts über das ganze Staatsgebiet und selbst von der internationalen Verbindung der Verkehrsanstalt mit den gleichen Anstalten in fremden Staaten bedingt ist. Dieser Fall liegt bei der Post, besonders bei der Briefpost, bei dem Telegraphenbetrieb und zum Theil auch bei dem Eisenbahnbetrieb vor.

b) Wenn der Transportdienst einer Verkehrsanstalt nur mittelst einer fest bestimmten, regelmässig organisirten Benutzungsweise eines Wegs möglich ist, auf welchem nicht gleichzeitig neben einander verschiedene Transportdienste stattfinden können (§. 235), so liegt es nahe, dass der Eigenthümer des Wegs auch der Unternehmer der Verkehrsanstalt wird: Fall der Eisenbahnen, Telegraphen. Das factische Monopol, welches hierdurch auch für die Verkehrsanstalt entsteht, verliert wiederum am Ersten seine Bedenken, wenn der Staat mit dem Wege auch die Verkehrsanstalt übernimmt.

c) Wenn eine Verkehrsanstalt durch Private (Einzelne oder Erwerbsgesellschaften) gegründet werden soll, so muss ihr mitunter, wenigstens für eine Zeitlang, selbst ein rechtliches Monopol vom Staate gegeben werden. Dies ist namentlich in dem Falle nicht immer zu vermeiden, wenn für die Verkehrsanstalt, wie bei Eisenbahnen, erst der kostspielige Weg hergestellt werden muss. Die Uebernahme der Verkehrsanstalt auf den Staat ist dann ein Mittel, um die etwaigen Nachtheile eines solchen Monopols zu verhindern, weil der Staat in der Wahl des leitenden Finanzprincips bei der Verwaltung freier gestellt ist und ihm, also der Gesammtheit, die etwaigen finanziellen Vortheile des Monopols zukommen: wiederum Fall der Bahnen, Telegraphen, auch

wohl der Schifffahrts-, besonders der Dampfschifffahrtscurse.[18])

d) Je mehr der Transportdienst einer Verkehrsanstalt aus der regelmässigen Wiederholung einer grossen Anzahl gleicher einzelner Thätigkeiten besteht und sich auf ziemlich feste mechanische Regeln zurückführen lässt, also nach bestimmten Schablonen geführt werden kann und muss; ferner je mehr in Consequenz hiervon der Spielraum des speculativen Moments eingeengt wird; endlich je mehr wegen der Natur und Ausdehnung und Grösse der Verkehrsanstalt der Betrieb mittelst eines grossen Beamtenmechanismus durchgeführt werden muss: desto gleichartiger betreibt der Staat und betreiben Private und vollends die hier unvermeidlichen Gesellschaften natürlicher Weise eine Verkehrsanstalt und desto weniger steht der Staatsbetrieb wegen seiner sonstigen, ihm etwa anklebenden Mängel hinter dem Privatbetrieb technisch und ökonomisch zurück. Dagegen kommen der Staatsverkehrsanstalt die allgemeinen Vorzüge der Staatsbeamtenschaft gegenüber der Privatbeamtenschaft, welche aus der eigenthümlichen Organisation des Staatsdiensts hervorgehen (§. 71 ff.), zu Gute. Dieser Fall liegt bei der Post, beim Eisenbahn- und Telegraphenbetrieb, unter Umständen, wenn auch selten und in geringerem Maasse, beim Dampfschifffahrtscurse vor. Daher ist die Uebernahme dieser Verkehrsanstalten auf den Staat auch aus solchen Gründen wieder passend.

e) Manche Verkehrsanstalten lassen sich zweckmässig miteinander verbinden, weil die in einem einzelnen Dienste nicht vollständig ausgenutzten Arbeitskräfte und Kapitalien zum Theil Dienstthätigkeiten für mehrere solche Anstalten übernehmen können. Daraus ergiebt sich eine grössere Oekonomie des Betriebs. Auch dieser Umstand spricht für den Staatsbetrieb, da die Vereinigung mehrerer Verkehrsanstalten in Privathänden zu leicht bedenkliche factische Monopole schafft. Manchfach bietet sich für den Staat Gelegenheit, gewisse Post-, Bahn- und Telegraphenämter zusammenzulegen, wodurch der gesammten Volkswirthschaft Kosten erspart und eventuell niedrigere Tarife ermöglicht werden.[19])

---

[18]) Mehrfach ist früher bei Dampferlinien ein Monopol vorgekommen, z. B. bei der österr. Donaudampfschifffahrtsgesellsch. (in Folge der späteren Freigebung der Donauschifffahrt von d. österr. Regierung gegen Entschädigung in Form von Zinsgarantie abgelöst).

[19]) Je kleiner die Post- u. Telegraphenämter, desto nothwendiger natürlich die Zusammenlegung, so z. B. in d. Schweiz. Allerdings hier auch öfters Verbindung

f) Wenn Privatverkehrsanstalten nur mit Hülfe bedeutender finanzieller Subventionen oder wahrscheinlich wirksam werdender Zinsgarantieen zu Stande kommen, so wird oftmals auch die directe Staatsübernahme besser als eine solche indirecte sein, im Finanzinteresse wie im volkswirthschaftlichen: häufiger Fall bei Bahnen, auch wohl bei Canälen. Wird aber so vorgegangen, so gelangt wieder in heilsamer Weise das Princip der Uebertragung der Ertragsergebnisse von Activ- und Passivcursen zu practischer Wirksamkeit: es vermindert sich dann das finanzielle Risico für den Staat und es steigert sich seine finanzielle Leistungsfähigkeit in Bezug auf die Ausdehnung der betreffenden Verkehrsanstalten.

g) Je grösser die allgemeine Bedeutung einer Verkehrsanstalt für das gesammte Cultur- und Wirthschaftsleben eines Volks ist und je gleichmässiger die Vortheile derselben den einzelnen Bevölkerungsclassen zu Gute kommen, desto mehr erscheint wiederum die Uebernahme auf den Staat passend, und als das beste Mittel, die Interessen der Gesellschaft zu wahren. Zugleich bietet alsdann die mögliche Auswahl zwischen den verschiedenen Finanzprincipien den Vortheil, durch die differente Normirung der Benutzungspreise (Tarife) der einzelnen Verkehrsanstalten und der verschiedenen Leistungen der letzteren, die etwaige Verschiedenheit der Interessen der einzelnen Gesellschaftskreise unter nothwendiger Wahrnehmung des staatlichen Finanzinteresses richtig zu berücksichtigen.

Aus allen diesen Gesichtspuncten empfiehlt sich die Uebernahme der Post, besonders der Briefpost (nicht so unbedingt der Packetpost, noch weniger der Personenpost), ferner diejenige der Telegraphen und zum Theil auch der Eisenbahnen und Canäle auf den Staat, während der Schifffahrts- und auch der Dampfschifffahrtscurs wohl nur ausnahmsweise vom Staate zu übernehmen ist.[20])

§. 241. — B. Die finanzielle Behandlung der Verkehrsanstalten des Staats im Allgemeinen. Auf Staatsstrassen und auf Staatsverkehrsanstalten lassen sich alle vier

---

beider Zweige mit Bahnämtern der Privatbahnen, oder Uebertragung des Post- und Telegraphendiensts an Privatbahnbeamte, was aber immer grössere Schwierigkeit macht, als wenn alle drei Verkehrsanstalten dem Staate gehören. Auch in Deutschland jetzt immer mehr Zusammenlegung von Post- u. Telegraphenämtern.

[20]) Es wird hier Manches auf die geograph. Lage eines Landes ankommen und ob die Privatbetriebsamkeit ausreicht. England wird freilich keiner Staatsdampferlinien nach dem Continent bedürfen, aber es subventionirt immerhin die Linien nach Nordamerika u. s. w. Schweden, Norwegen, Dänemark werden ebenso gut Staatsdampfer- als Staatsbahnlinien einrichten.

Finanzprincipien (§. 133) anwenden und in der Geschichte wie in der Gegenwart finden sich Beispiele der Anwendung. Schon dieser Umstand spricht dafür, dass sich auch hier nicht ein einziges Princip als das überall und allzeit und für alle Verkehrsanstalten richtige, als das schlechtweg „rationelle“ bezeichnen lässt. Nur für eine gegebene Zeit und für gegebene Länder auf einer bestimmten Stufe der Cultur und Volkswirthschaft kann man eine Entscheidung unter Erwägung aller einschlagenden Verhältnisse treffen. Dieselbe wird für unsere Länder in der Gegenwart etwa folgendermassen ausfallen:

1) Die Verwaltung von Staatsverkehrsanstalten nach dem reinen Regalitäts- oder Besteuerungsprincip, wo durch Ausschluss der freien Concurrenz ein grösserer Reinertrag erzielt werden soll, ist zu verwerfen. Denn sie widerspricht dem Hauptgrunde, dessentwegen der Staat Verkehrsanstalten übernimmt, nemlich dem allgemeinen Verkehrsinteresse. Sie hemmt die Benutzung der Verkehrsanstalten statt sie zu fördern. Sie führt endlich zu einer schlechten, ungleichmässigen Form der Besteuerung. Mit Recht ist daher dieses Finanzprincip, wo es etwa bestand, wie gelegentlich bei der Post, fast allgemein aufgegeben worden. Die Bemerkung über die Porti in §. 242, Nr. 1 steht mit dem hier Gesagten nicht im Widerspruch.

2) Die Verwaltung nach dem Princip der reinen Staatsausgabe wäre im Allgemeinen ein zu grosses Zugeständiss für die Benutzer der betreffenden Anstalten gegenüber der ganzen Bevölkerung, welche dann die vollen Kosten aus den allgemeinen Steuern zu decken hätte. Sie ist nicht gerechtfertigt, weil die Vortheile sich niemals ganz gleichmässig vertheilen; nicht nöthig, weil die Benutzer einen Dienst geleistet erhalten und wenigstens zum Theil sich leicht in der Beanspruchung dieser Dienste beschränken können; und finanziell bedenklich, weil nicht bloss die Anlagekosten, sondern auch nicht einmal die laufenden Betriebskosten gedeckt werden, während diese durch die unentgeltliche Benutzung noch steigen. Durch eine, wenn auch mässige Gebühr wird die Benutzung auf das wahre Bedürfniss eingeschränkt, überhaupt ökonomischer verfahren. Die Finanzlage einer Verkehrsanstalt lässt sich auch nur bei allgemeiner Zahlung aller Benutzer richtig erkennen. Daher ist mit Recht die Beseitigung der Portofreiheiten, der freien Eisenbahnfahrt u. s. w. zu verlangen, und neuerdings auch meistens in der Praxis durchgeführt. Unent-

geltliche Dienstleistung der Staatsverkehrsanstalten soll demnach nur die seltene Ausnahme bilden. Sie stellt dann eine verhüllte Staatsausgabe dar, wird aber besser ganz vermieden, im Nothfall sogar gegen Uebernahme offener Zahlungen der Staatscasse an die Benutzer, damit diese alsdann die gewöhnlichen Gebühren entrichten.

3) Die Verkehrsanstalten des Staats sind daher nach dem Gebührenprincip und nach dem privatwirthschaftlichen Princip zu verwalten. Welches von beiden gewählt, wie weit bei der Anwendung des ersteren auf volle oder bloss auf theilweise Kostendeckung, und bei der Anwendung des zweiten auf den höchst möglichen erreichbaren Gewinn abgezielt werden soll, das hängt ab a) von dem Grade der Gemeinnützigkeit der einzelnen Verkehrsanstalt und ihrer verschiedenen Transportleistungen, b) von der Höhe des Kostenaufwands für die Anstalt und für den etwa mit ihr verbundenen Weg, c) von der Art und Weise, wie der Staat diese Kosten gedeckt hat (durch Schuldaufnahme oder Verwendung ordentlicher Einnahmen, besonders Steuern) und d) von dem Umstande, ob und wieweit die Kosten (Schulden) bereits amortisirt sind.

Hiernach wird im Ganzen die Post, mit Ausnahme einzelner Theile, wie des Personen- und unter Umständen des Packettransports, die Telegraphie unter das Gebührenprincip, der neu erbaute Canal, die Eisenbahn und der Schifffahrtscurs sowie die Personen- und eventuell die Packetpost unter das privatwirthschaftliche Princip fallen. Demgemäss sind die Einnahmen aus diesen Verkehrsanstalten in diesem Werke auch in die Abschnitte theils von den privatwirthschaftlichen Einnahmen, theils von den Gebühren gereiht worden. (§. 135.)[21]

§. 242. Allgemeine Grundsätze der finanziellen Behandlung der Staatsverkehrsanstalten. Das Nähere über die einzelnen Anstalten s. in den betreffenden Abschnitten. Die allgemeinen Grundsätze, welche bei uns passend für die finanzielle Behandlung der einzelnen Anstalten maassgebend sein dürften, müssen aber aus einem gemeinsamen obersten Princip abgeleitet werden. Sie lassen sich kurz etwa folgendermaassen für jede Anstalt zusammenfassen:

---

[21]) Nur dass des sonstigen Zusammenhangs wegen alle Zweige der Post im Abschnitt von der Postgebühr behandelt werden. Ueber Stein's Polemik gegen meine Behandlung s. o. §. 135 Note 5.

1) Die Briefpost und wohl auch die etwa mit vom Staate betriebene Geldpost ist nach dem Gebührenprincip, die Personenpost, unter Umständen auch die Packetpost nach dem privatwirthschaftlichen Princip zu verwalten. Bei letzterem Zweige lässt sich aber die Anwendung des Gebührenprincips auch rechtfertigen.

a) Die Gebühreneinnahme bei der Brief- und Geldpost soll die Kosten und zwar unbedingt die laufenden Betriebskosten, im Allgemeinen aber auch die Zinsen des im Postwesen steckenden Anlage- und Betriebskapitals decken, aber keine Ueberschüsse oder nur solche, welche zur Tilgung des Anlagekapitals und zur Ausdehnung und Verbesserung des Postwesens dienen, geben. Portoermässigungen, welche mit erheblichen und länger dauernden Einnahmeausfällen verbunden sind, können sich zwar später in Folge der Verkehrssteigerung wieder völlig bezahlt machen. Immerhin wird bei ihnen zu beachten sein, ob und wie weit sie vornemlich einer Classe der Bevölkerung zum Vortheil gereichen, und zwar derjenigen, welche durch directe Steuern schwer entsprechend zu treffen ist: dem Handels- und zum Theil dem Gewerbestande. In diesem Falle fehlt das Merkmal der gleichmässigen Gemeinnützigkeit, so das mindestens eine sehr sorgfältige Prüfung verlangt werden muss, ob der Einnahmeausfall nicht doch auf der Staatscasse wird sitzen bleiben. Dies muss möglichst vermieden werden.

b) Die Personenpost muss bei uns wohl unbedingt nach dem privatwirthschaftlichen Princip verwaltet werden. Es ist daher bei ihr der höchst mögliche Reinertrag zu erzielen, wie er unter den bestehenden Concurrenzen erreichbar ist. Unsere geltenden Personenposttarifsätze möchten vielfach zu niedrig sein. In der Praxis wird der Preis freilich nicht so hoch steigen dürfen, dass die Post concurrenzunfähig würde, aber doch so hoch, dass der sich bildende Verkehr die Mitausnutzung des Personals und Materials der übrigen Postzweige, und damit die ganze Postanstalt möglichst rentabel macht. Tarifreductionen in der Personenpost müssen daher immer einen finanziellen Zweck haben, solche in der Briefpost können auch einem volkswirthschaftlichen Zwecke entspringen, also selbst zu einer dauernden Einbusse am bisherigen Reinertrag führen.

c) Für die Packetpost liegt die Sache ähnlich, jedoch nicht ganz so, wie für die Personenpost, weil bei ihr wenigstens zum

Theil dieselben Erwägungen wie bei der Briefpost in Betracht kommen können.

Wenn Personen- und Packetpost dem Staate directen Verlust bringen, so muss bei uns wohl auf ihre Einstellung hingearbeitet werden. Alsdann sind die vielleicht früher im finanziellen Interesse eingeführten etwaigen ausschliesslichen Rechte der Post auf den Betrieb der regelmässigen Personen- und Packetbeförderung zu beseitigen, damit die Privatindustrie die erforderlichen Verkehrsanstalten schaffen kann. Nach diesem Gesichtspuncte hat man mit Recht neuerdings manche im Postregal enthaltene Vorrechte aufgehoben, so auch in der neuesten Deutschen Postgesetzgebung.

2) Die Telegraphie ist zwar im Ganzen wie die Post nach dem Gebührenprincip zu verwalten, aber doch schon mit einer weiteren Annäherung an das privatwirthschaftliche Princip. Denn sie dient in höherem Maasse einem Classeninteresse der Handel- und Gewerbetreibenden, sogar vornemlich dem Grosshandel und Grossgewerbe. Daher ist soweit als möglich der Ersatz der Betriebsauslagen und der Zinsen und Amortisationsquoten des Anlagekapitals zu verlangen und ein Ueberschuss darüber hinaus weniger anfechtbar als im Postwesen.

3) Canäle sind, so lange die grossen Anlagekosten, welche meistens durch Schuldaufnahme bestritten werden, nicht amortisirt sind, nach dem privatwirthschaftlichen Princip zu verwalten. Der rein gewerbliche Standpunct einer höchstmöglichen Rente braucht dabei jedoch selbst während der Amortisationszeit nicht innegehalten zu werden, wegen der grossen Gemeinnützigkeit und hohen volkswirthschaftlichen Bedeutung billigen Transports von Massenproducten zur Consumtion wie zur Verwendung in der Production der Gewerke und der Landwirthschaft. Es genügt, wenn aus dem Reinertrag das Kapital verzinst und getilgt werden kann. Dies ist aber auch gewöhnlich zu verlangen und ein Gewinn darüber hinaus, der bei mässigen Tarifen erzielt wird, ist immerhin auch statthaft. Später, nach erfolgter Amortisation des Anlagekapitals wird bei den Canälen das Gebührenprincip um so eher eintreten dürfen, je ausschliesslicher sie dem Massentransport dienen.

4) Eisenbahnen sind zunächst ebenfalls nach dem privatwirthschaftlichen Princip zu verwalten, solange das grosse in ihnen steckende Kapital zu verzinsen und zu amortisiren ist. Sie dürfen selbst zu einer grösstmög-

lichen Rente gebracht werden, wenn diese nicht durch monopolistische Ausbeutung, Ausschluss berechtigter Concurrenzlinien u. s. w., sondern durch die *freie Verkehrsgestaltung* erreicht wird, wo sie nicht Steuer, sondern wie bei den Privatbahnen Gewerbsgewinn ist. Der Vortheil beim *Staats*bahnwesen besteht jedoch darin, dass eine solche Verwaltung nach dem rein gewerblichen Grundsatz *nicht unbedingt nöthig* ist (§. 236). Ist dieser Grundsatz gleichwohl der die Verwaltung leitende, so wird die Sachlage aber immer noch nicht schlimmer, wie beim Privatbahnsystem. Dagegen ergiebt sich der Vortheil, dass die grösseren Ueberschüsse der Staatscasse zufliessen und dann zur Deckung etwaiger Deficite anderer Bahnen verwendet werden können. Auf diese Weise lässt sich am Leichtesten ein gutes Bahn*system* im ganzen Staatsgebiet durchführen. Das Streben nach höchst möglicher Rente ist um so weniger bedenklich, wenn es durch Tarifreductionen, besonders im Güterverkehr verwirklicht wird, — oft das beste Mittel dafür. Ein absichtlicher Verzicht auf einen möglichen Ueberschuss, der durch *übermässige* Tarifreductionen bewirkt würde, ist dagegen im Allgemeinen nicht nothwendig, und wohl erst zweckmässig nach vollendetem Ausbau wenigstens der Hauptrouten des Bahnnetzes. Ein solcher Verzicht sogar auf den vollen Ersatz der Zinsen — also die Anwendung des Gebührenprincips — ist vor erfolgter Amortisation des Baukapitals selbst ungerecht. Letzteres um so mehr, je mehr bloss der Personen-, besonders der Vergnügungsverkehr profitirt, je weniger wichtig eine Bahn für den Güter-, besonders für den Massenproductenverkehr ist, und je ungleichmässiger die Staatsbahnen sich über das Staatsgebiet erstrecken. Denn hier nehmen die einzelnen Landestheile ungleichen Antheil an dem Nutzen der Bahnen. Es gilt dann von zu billigen Tarifen etwas Aehnliches wie im Staatsforstwesen von der billigen Holzabgabe (§. 202).

Erst wenn das Baukapital der Bahnen ganz oder grossentheils getilgt ist, die Bahnen sich möglichst gleichmässig über das Staatsgebiet ausdehnen, ist das Gebührenprincip zulässig. Von den einzelnen Transportleistungen der Bahnen wird es dann besonders der Massengüterverkehr und der Personenverkehr in den niederen Wagenclassen sein, welcher durch starke, selbst dauernde Einbusse bringende Tarifreductionen zu begünstigen ist (§. 268, 270, 271). Bei dem sonstigen Transport

wären dagegen Tarifreductionen nur zulässig, soweit sie den Reinertrag der Unternehmung steigern.[22])

5) Schifffahrts-, insbesondere Dampfschifffahrtscurse sind nach dem privatwirthschaftlichen Princip zu verwalten. Nur auf sehr wichtigen Strecken, für gewisse Transporte darf statt dessen das Gebührenprincip angewendet werden. Eine Sonderstellung kann solche Schifffahrt ausserdem als Zweig des Postwesens einnehmen.

Die vorstehenden Sätze sind das Resultat einer zusammenfassenden Betrachtung des gesammten Verkehrswesens. Eine solche Betrachtung muss der Besprechung der einzelnen Wege und Anstalten vorangehen. Jene Sätze dürfen als Regel für unsere Staaten gelten. Sie können und werden mitunter Ausnahmen erleiden, alsdann aber mit der nicht zu übersehenden Consequenz für die Volkswirthschaftspolitik und die Finanzen: der Staat betrachtet die Uebernahme von Verkehrsanstalten als eine so wesentliche Aufgabe, dass er ihre Kosten wie diejenigen der meisten Thätigkeiten zur Durchführung wesentlicher Staatszwecke ganz oder theilweise aus allgemeinen Steuern bestreiten zu dürfen glaubt. Ob diese Consequenz richtig ist, muss im einzelnen Falle entschieden werden: im Allgemeinen ist es zu bezweifeln.

2. (16.) Abschnitt.

Eisenbahnen.

1. Die Systemfrage: Staatsbahnen oder Privatbahnen?[1])

§. 243. Einleitung. Das Urtheil lautet nach dem Ergebniss der Erörterungen über das gesammte Verkehrswesen im vorigen

---

[22]) Daher Umpfenbach's Anwendung des Gebührenprincips auf die Staatsbahnen verfrüht, Fin. §. 37—39. Ganz in Uebereinstimm. mit Obigem Nasse, Frage d. Tariferhöh. Jena 1874 (aus Hildebrands Jahrb. XXII) S. 31 ff.

[1]) Die eingehende Behandlung der Eisenbahnfrage ist hier aus der 6. Ausg. im Ganzen wenig verändert herüber genommen worden. Vgl. 6. A. §. 228 ff. Ueber den an sich richtigen Einwand vom Standpuncte strenger Systematik aus gegen die genauere Darlegung dieser Lehre in der Finanzwissenschaft habe ich mich mehrfach schon oben geäussert, so besonders der Polemik L. v. Stein's gegenüber. — Meine jetzige Behandlung der Frage ist nur im Ganzen den Staatseisenbahnen principiell noch etwas günstiger als in d. 6. A., wo der bezügliche Abschnitt bereits ganz von mir herrührte. Es erklärt sich dies einmal aus den neueren Erfahrungen im Eisenbahnwesen, die auch in der Eisenbahnliteratur der neuesten Zeit eine grosse Bewegung und eine bemerkenswerthe Wandelung zu Gunsten der

Abschnitt im Allgemeinen zu Gunsten der Staatsbahnen, denen unseres Erachtens muthmasslich die Zukunft gehören wird.

Staatsbahnen hervorgerufen haben; sodann mehr noch aus der immer mehr gewonnenen Erkenntniss, welche ich in der „Grundlegung" darlegte, von der Aufgabe des zwangsgemeinwirthschaftlichen Systems und der volkswirthschaftlich und socialpolitisch richtigen Scheidung zwischen eigentlichem Privateigenthum der Privatwirthschaften und „öffentlichem Eigenthum" in den Händen des Staats und der Selbstverwaltungskörper oder, dies in meiner ökonomischen Terminologie in der Grundleg. ausgedrückt, der Zwangsgemeinwirthschaften. Endlich war speciell in dieser Frage für mich noch massgebend die schärfere Erkenntniss von der nothwendigen und berechtigten Function der „öffentlichen Unternehmung" auch in der materiell-wirthschaftlichen Sphäre, als eines hauptsächlichen Mittels zur richtigen Einengung des Gebiets des privatwirthschaftl. Syst. überhaupt und des Actiengesellschaftswesens speciell. Ich beziehe mich hierfür auf mein Referat über Actiengesellschaften auf dem Eisenacher socialpolit. Congr. 1873 (vgl. die Verhandl. u. Hildebrand's Jahrb. XXI). Die principiellen Anschauungen über die Fragen der „Organisation der Volkswirthschaft", welche in der Hauptsache schon in meiner Eisenbahnlehre in der 6. Ausg. u. in jenem Referate, sowie in der „Grundlegung" entwickelt u. begründet worden sind, wurden früher vielfach angegriffen u. auch von den Fachgenossen verwandter Richtung bemängelt. Ich kann mit Genugthuung constatiren, dass sich jene Anschauungen seitdem immer mehr Bahn gebrochen haben, und, wie dies in volkswirthschaftl. Fragen öfters so geht, schon jetzt beinahe als „selbstverständliche" sogar bei ehemaligen principiellen Gegnern gelten. Namentlich ist die Schwenkung in der öffentl. Meinung und bei vielen Stimmführern der „Deutschen Freihandelsschule" zu Gunsten d. Staatsbahnsystems sehr bemerkenswerth.

Die Gesichtspuncte, welche im Text in der Eisenbahnfrage vertreten werden, haben seit dem Erscheinen der 6. Ausg. immer allgemeinere Zustimmung gefunden. Die schlimmen Erfahrungen mit dem „Gründungswesen" bei den jüngeren deutschen Privateisenbahnen, die in der ganzen Welt gewonnene Einsicht, dass die „Concurrenz" im Eisenbahnwesen in keiner Weise die erwarteten Früchte trug, der Tarifwirrwarr in Deutschland, die Erprobung des Staatsbahnwesens bei uns — und zwar Bau und Betrieb durch den Staat — erklären diese Wandelung der Meinungen zur Genüge. Vielleicht kann eine so eingehende Beweisführung, wie sie im Texte in der Frage des Staats- u. Privatbahnsystems erfolgt, in nicht zu ferner Zeit als ein hors d'oeuvre erscheinen.

Die literarische Bewegung in den Eisenbahnfragen war in den letzten Jahren sehr lebhaft. Wir haben besonders werthvolle Untersuchungen „inductiver Art" erhalten über „das Problem der Concurrenz unter den besonderen Umständen des Eisenbahnwesens", wo Cohn's u. gen. Werk hauptsächlich hervorzuheben ist. Die Bedeutung dieser Arbeit und einzelner kleinerer anderer liegt vornemlich darin, mit dem Thatsachenmaterial die Sätze zu belegen, welche nach der deductiven Methode aus dem Wesen der Eisenbahnunternehmung und der bei ihr bestehenden Gestaltung der Concurrenz abgeleitet werden können und wurden. „Einige Lehrbuchparagraphen" können natürlich die Beweisführung nicht allseitig liefern, aber doch die principiellen Hauptpuncte richtig und mit genügender Schärfe darlegen. Dies Verdienst glaube ich meiner Eisenbahnlehre in d. 6. A. der Finanzwissenschaft auch den neueren „inductiven" Forschungen gegenüber vindiciren zu dürfen (vgl. G. Cohn, Streitfragen d. Eisenbahnpolitik, Berl. 1874, S. 8).

Eine ganze Broschürenfluth hat sich in Deutschland an zwei jüngste Vorgänge in der Eisenbahnpolitik angeknüpft, an die preuss. Untersuchungscommission über das Eisenbahnconcessionswesen (1874) und an das Project, die deutschen Bahnen in Reichseisenbahnen zu verwandeln. Gross ist das wissenschaftliche Ergebniss dieser Streitschriftliteratur für die ökonom. Seite der Eisenbahnfrage nicht. Spreu überwiegt den Weizen weitaus. Ich führe sie indessen unten ziemlich vollständig an, wenigstens soweit ich sie selbst kennen lernte, weil sie immerhin ein gutes Bild von dem Principienkampf giebt. Der Bericht jener Untersuchungscommission kommt über Halbheiten leider nicht hinaus.

Dieses Urtheil ist jetzt noch einer Prüfung bloss nach den Verhältnissen des Eisenbahnwesens an und für sich

---

Werthvoller sind die vielfachen Erörterungen über Tarifpolitik, die z. Th. auch ihr rein wissenschaftliches Interesse für die Theorie der Preisbildung haben. (S. u. §. 264).

Endlich beginnt die immer reichere technische Literatur über Eisenbahnwesen allmälig auch ein wenig die nationalökonomische Seite der Bahnen zu würdigen, freilich bisher meist ohne genügende Beherrschung dieser Seite der Fragen. Besonders hervorzuheben sind hier v. Weber's Schriften, namentlich die neuesten. Hier tritt zwar klar die rein autodidactische nationalökonomische Bildung des Verfassers hervor. In der von ihm sehr richtig behandelten Frage der Haupt- und Secundärbahnen hat Weber z. B. noch keine Ahnung davon, dass hier ein blosser bedeutsamer Specialfall des allgemeinen Gesetzes des extensiven u. intensiven Bodenanbaus gerade in Bezug auf das Wegewesen vorliegt, wie ich in der 6. A. §. 246 schon nachgewiesen habe. Aber überall kommt Weber doch als eminenter Techniker und Kenner des Eisenbahnwesens auf die richtige Spur des Nationalökonomen.

Ganz isolirt steht die sonderbare Ansicht von L. Stein, der — im Privatbahnwesen, dieser Blüthe des speculativen Kapitalismus, „eine Erscheinung des Princips der Selbstverwaltung“ (!) sehen will und „nicht versteht, wie man die letztere allenthalben befördern, aber in diesem wichtigen Theile der Verwaltung grundsätzlich ausschliessen will“ (Handb. d. Verwaltungslehre, 2. A., Stuttg. 1876, S. 406). Das Princip der Selbstverwaltung im Eisenbahnwesen kann nur zu Bahnen der Selbstverwaltungskörper, der Provinzen, Kreise, Gemeinden, neben den Staatsbahnen (sogen. Localbahnen), aber doch wahrlich nicht zu Bahnen von Actiengesellschaften führen. Stein's Ausführung a. a. O., S. 408, scheint mir zur nemlichen Consequenz gelangen zu müssen. S. u. §. 252, bes. §. 255.

Literatur. Geschichte u. z. Th. Statistik d. Eisenbahnwes.: Stürmer, Geschichte d. Eisenbahnen, 1. Th., Bromb. 1872, 2. Th. 1876. Schmeidler, Geschichte d. deutsch. Eisenbahnwesens, Lpz. 1871. J. Michaelis, Deutschl. Eisenbahnen, 3. A., Lpz. 1863. Behm, d. modern. Verkehrsmittel, Ergänzungsheft 19 zu Petermann's geogr. Mittheil. Kr. X. v. Neumann-Spallart (Wien), Uebersichten über Product., Welthandel u. Verkehrsmittel, in Behm's Geograph. Jahrb., das alle 1 bis 2 Jahr erscheint, so in B. VI (1877) S. 665 ff. über Eisenbahnen (diese Berichte sind vorzüglich u. sehr dankenswerth. Ebenso v. dems. Verf. im offic. österr. Bericht über d. Pariser Ausstell., Wien 1867). Dann die meistens jährlichen amtlichen und halbamtlichen Statistiken des Eisenbahnwesens der einzelnen Länder. Für Deutschland bes. die deutsche Eisenbahnstatistik, herausgeg. von der geschäftsführenden Direction des Vereins D. Eisenbahnverwalt., XXV. Jahrg. f. 1874, Berlin 1876. Für Preussen, Statist. Nachrichten v. d. preuss. Eisenbahnen, herausgeg. v. Handelsministerium, letzter B. f. 1875, Berl. 1876 (die beste amtl. Eisenbahnstatist.). Für Oesterreich, Nachrichten v. d. österr.-ungar. Bahnen, Wien 1876. — Eisenbahnjahrb. v. Oest.-Ung. v. Kohn, jährl. — Für d. Geschichte des engl. Eisenbahnrechts u. bes. f. d. wichtig. Enquêten d. 1. B. d. u. gen. Werks v. G. Cohn. Der Bericht des parlam. Ausschusses v. 1872 auch bei Dorn a. a. O. (s. u.).

Volkswirthschaftl. u. volkswirthschaftspolitische (verwaltungsrechtliche) Seite. Knies, d. Eisenbahnen u. ihre Wirkungen, Braunschw. 1853 (noch immer beachtenswerth, richtige Betonung der Relativität der Argumente für u. wider in der Staats- u. Privatbahnfrage, S. 38 ff.). O. Michaelis. d. Monop. d. Eisenbahnen, 1861, ders., Haftpflicht u. natürl. Monopol der Bahn, volkswirthsch. Vierteljahrsschr., 1863, II, ders., Differ. Tarife d. Bahnen, eb. 1864, I, ders., Eisenbahnactionäre u. Interessenten, eb. 1864, II, jetzt z. Th. im 1. B. seiner volkswirthschaftlichen Schriften (Michaelis damals in diesen wie in seinen and. Arbeiten ein typischer Vertreter der „Deutschen Freihandelsschule“). — Schäffle, in s. gesellschaftl. Syst. menschl. Wirthsch., 2. A., §. 262 ff., 3. A. II, 230 ff. — Jäger, Lehre v. d. Eisenbahnen, München 1865. — Vogt, schweiz. Studien über Eisenbahnwesen, deutsche Vierteljahrsschr. 1859; ders. über die Frage, ob Eisenbahnen u. s. w. vom Staate oder v. d. Privatindustrie zu bauen in d. Annales de l'associat. internat. p. le

zu unterziehen. Diese Prüfung muss, wie in den analogen anderen Fällen, immer von dem doppelten Standpuncte des volkswirth-

progrès des sciences social. 4. sess. (Berne), Par. et Brux 1866, p. 635—650 (mit unbedeut. Debatte). — Perrot, d. deutschen Eisenb. Rost. 1870, ders., die Reform d. Eisenbahntarifs im Sinne d. Pennyporto, Bremen 1869 u. viele Aufs. in Zeitschr., die Beweisführung immer sich in gleicher Weise wiederholend. S. Perrot's Eisenbahnreform, Rost. (1871), ders., Deutsche Eisenbahnpolit., Berlin 1872, ders., die Differentialtarife der Eisenbahnen, Berl. 1874. — Mehrfache Verhandlungen auf den deutschen volkswirthsch. Congr., so zu Stuttgart 1861, zu Danzig 1872, zu Wien 1873, mit dem steten Bemühen, durch Aufstellung irgend einer Formel (Trennung v. Fahr- u. Frachtverkehr, bestimmte Tarifprincipien u. s. w.) das unliebsame Zugeständniss vermeiden zu können, dass die Grundsätze des privatwirthschaftl. Concurrenzsystems sich im Eisenbahnwesen unanwendbar zeigen. S. auch in dieser Richtung: Dorn, Aufgaben d. Eisenbahnpolit., Berl. 1874 („nicht Concurrenzlinie, sond. Concurrenz auf der Linie", „Beseitigung des Tractionsmonopols der Eisenbahnen" u. s. w.). Vgl. darüber u. dagegen G. Cohn, Streitfr. d. Eisenbahnpolit., S. 8 ff., wo alle diese Velleitäten gerade nach den engl. Erfahrungen, unter Bezugnahme auf Cohn's grosses Werk, abgewiesen werden. „Freiheit auf der Schiene gilt in England bei allen Theilen, einschliesslich der Agitatoren f. Eisenbahnreform, als in der Wirklichkeit undenkbar". S. auch die nach dem princip. Standpuncte wandelbaren Verhandlungen über Eisenbahnwesen auf d. deutsch. Handelstage, z. B. 1871 (D. Handelsbl. 1871, Nr. 20. 21), mit den Arbeiten v. Alex. Mayer u. A. m.; so auch später.

Das deutsche Hauptwerk über Eisenbahnpolitik ist jetzt das mehrfach genannte v. G. Cohn, Untersuchungen über engl. Eisenbahnpolit., 1. B. die Entwickl. d. Eisenbahngesetzgeb. in England, Lpz. 1874, mit d. Mittheil. aus d. engl. Eisenbahnenquêten (s. bes. S. 316 ff., 321 ff.), 2. B. zur Beurtheil. d. engl. Eisenbahnpolit., 1875. Die Resultate des Verf. stimmen in den Hauptprincipien durchaus mit meiner Eisenbahnlehre überein. Ders. in der obengen. Broschüre (Quintessenz des grossen Werks); ders. über eine akadem. Vorbildung zum höheren Eisenbahnverwaltungsdienst, Zürich 1876. — de Franqueville, Eisenb.-Concurrenz u. Fusionen in England, deutsch (aus „du régime des travaux publ. en Angleterre") v. Wilke u. v. Nördling, Wien 1875. — Sax, Oekonomik der Eisenbahnen. Wien 1871 (unausgeführt). — Handbuch d. Eisenbahnwesens v. Haushofer (B. 1, Grundzüge d. Eisenbahnwes., wirthschaftl. Seite, umfassendes systemat. Werk), v. Paulus (B. 2, Bau u. Ausrüst. d. Eisenbahn.), u. Schmidt (B. 3, Verwalt. d. Eisenb. u. Buchführ. im Eisenbahnbetrieb), Stuttg. 1875. — L. Stein, Finanzwiss., 3. A., S. 250. Handb. d. Verwaltungslehre, 2. A., S. 402 ff.

Eisenbahnrecht u. Verwandtes (Expropriation): Reyscher, d. Recht d. Staats a. d. Bahnen, Tüb. 1852. Bessel u. Kühlwetter, preuss. Eisenbahnrecht. Köln 1855—57. Beschorner, Deutsches Eisenbahnrecht, Erl. 1858. Koch, D.'s Eisenb., Marb. 1860. G. Meyer, Recht d. Expropr., Lpz. 1868. Förstemann. preuss. Eisenbahnrecht, Berl. 1869. H. Rösler, soc. Verwaltungsrecht, II. B., Erl. 1873, §. 419 ff. Michel, österr. Eisenbahnrecht, Wien 1860. L. Stein, z. Eisenbahnrechtsbildung, Wien 1872. Hodges, law affect. railways, 5. ed., London 1869. Shelford, law of railways, 4. ed., 2. vol., Lond. Palaa, dict. législ. et reglem. des chemins de fer, 2. ed., Paris 1872. S. auch meine Grundleg. Kap. V, A. 20 (Zwangsenteign.).

Technisches, Verwaltung im Allgem. z. Th. schon in obiger Literatur über d. ökonom. Seite d. Bahnen u. über Eisenbahnrecht. Sonst besonders: v. Weber, Schule d. Eisenbahnwes. (Abriss d. Gesch., Techn., Administ., Statistik), 2. A., Lpz. 1862, 3. A. v. Schmitt, Lpz. 1873 (sehr beachtenswerth auch für die Nationalökonomen). Dann zahlreiche meist kleinere z. Th. populäre Schriften v. v. Weber: Die Individualität u. Entwickelbarkeit d. Eisenb., Lpz. 1875 (gelangt zu sehr bedeuts. nat.-ökon. Gesichtspuncten, die die Techniker und die Staatsverwaltung meist bisher übersahen); Popul. Erörterungen von Eisenb. Zeitfragen, 4 Hefte, Wien u. s. w. 1876, Nr. 1, Normalspur u. Schmalspur, Nr. 2, Werth u. Kauf der Eisenb., Nr. 3, Praxis d. Sicher. d. Eisenbahnbetriebs, Nr. 4, Priv.-, Staats- u. Reichsbahnen, alle wichtig f. d. Nationalökon. u. Finanzmann, bes. Nr. 4; Nationalit. u. Eisenbahnpolitik, Wien u. s. w. 1876. — Schwabe, über die engl. Eisenbahnen, Berlin 1871. — Hart-

schaftlichen Productionsinteresses einer- und des allgemein-volkswirthschaftlichen, des Vertheilungs- und des socialpolitischen Interesses anderseits erfolgen (§. 156, 158).

1) Von dem erstgenannten Standpuncte aus ist die Frage nach dem Bahnsystem, ob Staats-, Privat-, oder ob etwa ein aus Staats- und Privatbahnen „gemischtes" System den Vorzug verdiene,

---

wig, über das Eisenbahnwesen bes. Londons, Berl. 1874. — Wehrmann, Reisestudien über Anlagen u. s. w. der engl. Eisenbahn., Elberf. 1877. — Perdonnet, traité élément. d. chemins de fer, Par. (z. B. 3. ed. 1865). Goschler, exploit. d. chemin de fer, 4. vol., Par. 1865—68. — Jacqmin, exploit. d. chemin de fer, Paris 1867, 1868.

Eisenbahnreform, Fragen der Staatsaufsicht über die Privatbahnen, Deutsche Reichseisenbahnfrage u. dgl. m. Bericht der Specialcommission z. Untersuch. d. Eisenbahnconcessionswesens. Mit Anlagen. Berlin 1874 (Nr. 11, Papiere des Hauses der Abgeordn., 12. Legislaturperiode 1. Sess. 1873—74). — Faucher, d. allg. Fragebogen d. Untersuchungscomm. üb. d. Eisenbahnconcessionswes. beantw., Berl. 1873. — Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes, aufgestellt im Reichseisenbahnamte, Berl. 1874. Vorläufiger Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes (2. amtl. Entw.), Berl. 1875. — Dieser vorläuf. Entwurf, Beurth. v. Ver. d. Privateisenb. im D. Reiche, Berl. 1875. — Entwurf eines Gesetzes, betr. d. Uebertragung der Eigenth.- u. sonst. Rechte des Staats an Eisenb. auf d. D. Reich, Berl. 1876. Bemerk. des Vereins d. Privateisenb. zu diesem Entwurfe, Berl. 1876. Viel u. reichhaltigstes legislatives u. statist. Material zu den neueren Fragen üb. Eisenbahnpolit., bes. auch über d. Reichseisenbahnfrage in Hirth's Annalen d. D. Reichs, bes. im Jahrg. 1876. — E. Rothschild, Ideen üb. Umwandl. d. Bahnen zu Reichseisenbahnen, Braunschw. 1875. — V. Böhmert (Gegner d. Reichsb.), Enquête üb. die Reichseisenbahnfrage, 3 Lief., Lpz. 1876. — Tariferhöhung od. Reichseisenbahnen? Von einem Fachmann (f. R.-E.), Berlin 1876. — Weizmann, die Deutsche Reichsbahn, Berlin 1876 (für). (S. auch ders., die Eisenb. als öffentl. Strasse, Berl. 1875, u. zur Eisenbahnreform.) — Zehn Jahre preuss. deutscher Eisenbahnpolitik, Lpz. 1876 (für Reichsb.) — C. Walcker, z. Orientir. in d. Reichseisenbahnfrage, 1876. — Die Reichseisenbahnfrage, Beitr. z. Lösung derselben von einem Fachmanne. 1. Heft, Erwerb d. deutschen Bahnen durch d. Reich, Lpz. 1876 — Schäffle, Mater. z. Eisenbahnfrage, Tüb. Zeitschr. 1876. S. 352 ff. — A. Wagner, la quistione delle strade ferrate dell 'Impero Germanico, Rivista Internationale, Marzo 1876, — A. Held, d. Uebergang d. deutsch. Bahnen an das Reich (für), Landwirthsch. Jahrb. 1876, S. 1065—1128. — Runde, das Reichseisenbahnproj., Braunschw. 1876. — Bodenheim, Verkehrswege Deutschlands, Hannov. 1876. — Unter den Gegnern gegen die Centralisation d. Eisenbahnwesens u. gegen die Reichsbahnen: Mor. Mohl, üb. d. Entw. eines Reichseisenbahnges., Stuttgart 1874 u. 1875, ders., die Frage v. d. Reichseisenb. erörtert, Stuttgart 1876. — v. Weber in der oben gen. Schr. über die Privatbahnen u. s. w. — v. Unruh in der „Gegenwart" von Lindau 1876 (altes Manchesterthum). — v. Varnbüler, Soll d. Reich d. deutsch. Eisenbahnen erwerben? S. auch die Verhandl. über die Reichseisenbahnfrage auf d. Bremer volkswirthsch. Congr. 1876 (Verh. Berl. 1876), mit dem Referat v. Böhmert gegen (Standpunct: mehr Privatbahnsystem), von mir für (als Consequenz des Staatsbahnsystems); in der Debatte bes. Nasse gegen (für Staatsbahn, aber gegen Reichsbahn), Stephan gegen (Furcht vor weiteren Consequenzen). S. auch Faucher, üb. d. Reichseis.b.project in d. Berl. Volksw.sch. Viertelj.schr. 1876. — Zu dem Bemerkenswerthesten für Privat- u. gegen Staatsbahnen gehören die vielfachen Stellen in Stroussberg's „Dr. Strousberg u. sein Wirken", Berlin 1876.

Für Oesterreich vgl. z. B. Denkschr. der Prager Handelskammer (Schebek) Reform d. Eisenbahnwes., Prag 1874. Bing, Eisenbahnprogr., 1875. Denkschr. d. Ausschusses d. nieder-österr. Handelskammer, Wien 1876.

Die Tariffragen werden in den meisten dieser Schriften mit berührt und sind auch für die princip. Frage, ob Staats- ob Privatbahn? mit von Bedeutung. Einige Schriften aus d. Speciallit. unten in §. 264, Note 2.

meistens allein betrachtet worden. Dasjenige System ist hier vorzuziehen, welches das unmittelbare Bedürfniss der Communication und des Transports, dem das Eisenbahnwesen dient, am Besten befriedigt. Grade in dieser Beziehung muss im Voraus die Relativität aller einzelnen Argumente für und wider Staats- und Privatbahnen anerkannt werden: es lässt sich aus diesen Beweisgründen allein ein allgemeingültiges Gesetz oder Axiom nicht einmal für ein bestimmtes Land in bestimmter Zeit gewinnen. Licht und Schatten sind im Einzelnen manchfach verschieden, im Ganzen ziemlich gleich vertheilt. Sicherlich ist es ein Irrthum zu meinen, wie es von einseitigen Parteigängern oft geschieht, gewisse Uebelstände würden mit dem Wechsel des Systems ohne Weiteres verschwinden. Denn dieselben liegen oftmals tiefer und hängen mit dem Umstande, ob die Bahnen eines Landes Staats- oder Privatbahnen sind, oft wenig oder gar nicht zusammen.

Die Relativität der einzelnen Argumente hindert aber nicht, selbst wenn die Frage zunächst nur von diesem ersten Standpuncte aus betrachtet wird, schon zu einem festen Ergebniss für die Wissenschaft und die Praxis zu gelangen. Dieses Ergebniss ist nur wieder kein absolutes. Zeit und Ort sprechen ein entscheidendes Wort mit. Für unsere jetzige Zeit und für unsere Länder, d. h. in erster Linie für Deutschland, dann für das continentale, besonders westliche und mittlere Europa, endlich im Wesentlichen für die gesammte europäisch-amerikanische Staatenwelt folgt die Entscheidung für Staatsbahnen aus der Stellung der Bahnen im Verkehrswesen und wieder aus der Stellung des Staats zu dem letzteren. Die Durchsicht der einzelnen Beweisgründe in der Controverse im Folgenden wird aber zeigen, dass manche triftige Gründe auch für Privatbahnen anzuführen sind und manche andere gegen Staatsbahnen sprechen. Die bisherige geschichtliche Entwicklung und der gegenwärtige Zustand des Eisenbahnwesens, wo Staats- und Privatbahnen bunt wechseln, beweisen zwar in der principiellen Frage wenig, weil notorisch nicht feste Principien, sondern zufällige geschichtliche Umstände diese Entwicklung beherrscht haben (§. 251). Sie zeigen jedoch erfahrungsmässig, dass alle Beweisgründe nur einen relativen Werth besitzen. An dem früher gewonnen Ergebniss darf man vornemlich deshalb festhalten, weil die mancherlei einzelnen Gründe für Privat- und gegen

Staatsbahnen nicht den Ausschlag geben und ihnen stets andere ebenso gewichtige gegenüber gestellt werden können. Auch diese entscheiden nicht allein, obgleich sie mitunter sehr beachtenswerth sind, jedenfalls beleuchten sie die Frage aber noch von manchen andern Seiten in erwünschtester Weise.

2) Den Ausschlag für Staatsbahnen geben jedoch vornemlich die Erwägungen aus dem zweiten Gesichtspuncte. Es lässt sich nachweisen, dass die Summe der materiellen Interessen und daher der ökonomischen und socialen Macht, welche das Eisenbahnwesen in sich vereinigt, zu gross ist, als dass die bürgerliche Gesellschaft diese Institution den Privatwirthschaften überlassen kann. Man steht daher von vorneherein vor dem Dilemma: ein vom Staate beaufsichtigtes und geregeltes Privatbahnwesen, dem im Gesammtinteresse wenig Selbständigkeit, ein ungemein werthvolles Eigenthumsobject, bei dem aber dem Eigenthümer wenig „Rechte“ mehr bleiben dürfen, oder — ein Staatsbahnwesen, bei welchem diese Conflicte zwischen Privat- und öffentlichem Interesse fortfallen. Das Staats-Eisenbahnwesen bildet den wichtigsten Fall auf dem Gebiete der materiellen Production, wo der Staat passend und erfolgreich das (ohnehin nur durch die Actiengesellschaft vertretene, §. 244) privatwirthschaftliche System einengen kann. Alle Vortheile der grossen „öffentlichen“ Unternehmung kommen bei ihm zur Geltung: richtiger Grossbetrieb, durch den Zweck geboten, vom Staate so gut als von einem anderen Unternehmer durchzuführen, ohne die volkswirthschaftlichen und socialpolitischen Bedenken des privatwirthschaftlichen Grossbetriebs; Möglichkeit einer zeitlich gleichmässigeren Kapitalverwendung, statt der unvermeidlich ungleichmässigen, weil ganz vom Gange der Speculation abhängigen bei dem Privatbahnsystem; geringere Gefahr des factischen Monopols oder bei einer solchen wenigstens der finanzielle Nutzen für die Gesammtheit; hinlängliche Sicherung des finanziellen Interesses der Gesammtheit, aber dennoch Möglichkeit, statt des reinen Rentabilitätsstandpuncts das öffentliche Interesse bei Anlage und Betrieb entsprechend mit zu berücksichtigen; Ausgleichung der „guten und schlechten Fälle“ durch Vereinigung der guten und schlechten Routen in einer Hand und dadurch grössere Fähigkeit, mit geringerem Risico das Bahnnetz auszudehnen. Da nun anderseits das Ergebniss der Untersuchung von dem erstgenannten Standpuncte aus mindestens

nicht gegen Staatsbahnen ausfällt und da sich zeigen lässt, dass die *Mängel* der Staatsbahnen den *Privat*bahnen ähnlich ankleben, weil es sich in beiden Fällen um riesige, ähnlich zu organisirende Einrichtungen handelt, so darf mit Recht das Urtheil *allgemein bei uns zu Gunsten der Staatsbahnen* lauten. Dies im Einzelnen möglichst objectiv zu begründen, ist die Aufgabe des Folgenden.[2])

I. — §. 244. *Die Fragstellung.* In der Controverse, ob Staats , ob Privatbahnen, ist Allem zuvor die *schiefe Fragstellung zu berichtigen.* Der undeutliche Ausdruck „Privatbahnen" hat den Anhängern der letzteren den Anlass gegeben, mit den üblichen Gründen vom „natürlichen" und erfahrungsmässigen Vorzug des privaten vor dem staatlichen Gewerbebetrieb auch in dieser Frage zu argumentiren. Allein diese Gründe, welche ohnehin oft schon zu sehr verallgemeinert zu werden pflegen, passen vollends hier zum grössten Theile gar nicht, weil die sog. Privatbahnen eben nicht eigentliche *Privat*unternehmungen im gewöhnlichen Sinne sind und im Eigenthum und in der Verwaltung eines oder weniger Privaten stehen, sondern *grossen kapitalistischen Genossenschaften* und *Erwerbsgesellschaften*, insbesondere *Actiengesellschaften*, gehören und von diesen verwaltet werden. Die Fragstellung ist also *nicht*: ob *Staats*-, ob *Privat*bahnen, *sondern* ob *Staats*-, ob *Actiengesellschafts*bahnen.

Durch diese Berichtigung fallen sogleich viele Argumente gegen Staats- und für die sog. Privatbahnen ganz fort. Statt dessen ergeben sich viele und sehr bedeutende *Aehnlichkeiten beider Arten von Bahnen*, welche in der Wirklichkeit jeden Augenblick dem Beobachter aufstossen und fast absichtlich übersehen werden müssen, als nothwendige Consequenzen unverkennbarer Aehnlichkeiten des Wirthschaftsbetriebs des Staats und der Actiengesellschaften. Aus diesen Aehnlichkeiten erklärt es sich zum Theil, dass die üblichen Argumente in der Controverse über Staats- und Privatbahnen nur *relativ* richtig sind. Namentlich zeigen sich vielfach bei beiden Unternehmungen die dem Staats- *und* dem Actiengesellschaftsbetrieb gemeinsam eigenen *Schwächen* ver-

---

[2]) Die Erörterung der Frage von diesem zweiten Standpuncte der Betrachtung aus fehlte in d. 6. A. zwar nicht in der Darstellung der „einzelnen Beweisgründe" (§. 230 ff.), aber sie muss gleich hier in ihrer princip. Bedeutung vorangestellt werden. Für die bezügliche Grundanschauung beziehe ich mich hier ein für allemal auf meine *Grundlegung*, bes. Kap. 3—5 u. speciell auf mein Referat über Actiengesellschaftswesen auf d. Eisen. socialpolit. Congresse 1873.

glichen mit dem reinen Privatgeschäft. Endlich treten auch specifische Schwächen der Privatbahnen, neben kaum wesentlichen Vorzügen, hervor, weil diese Bahnen eben Erwerbs- und noch dazu Actiengesellschaften gehören. Zum Theil hat grade die Eisenbahnactiengesellschaft ihre besonderen Mängel vor anderen Actiengesellschaften, weniger was den Betrieb der fertigen Bahn, als was die Gründung des Unternehmens anlangt.

Die zahlreichen aprioristischen Argumente gegen Staats- und für Privatbahnen, welche somit hinfällig werden, sollen dann zwar oft eine Stütze in der Erfahrung finden. Dabei wird aber übersehen, dass in der Regel ein exacter Vergleich der Erfahrungsthatsachen auf diesem Gebiete unmöglich ist (s. z. B. §. 247). Soweit jedoch ein solcher allenfalls zulässig erscheint, ergiebt sich, wie es sich richtiger Weise schon von vornherein vermuthen lässt, dass die Erfahrung ebenso oft Vorzüge des einen wie des andern Bahnsystems hinsichtlich der Anlage und der Verwaltung der Bahn, der Technik und Oekonomik herausstellt.

II. — §. 245. Uebersicht der einzelnen Beweisgründe.

A) Ausdehnung des Bahnnetzes und Wahl der Bahnlinien.

1) In beiderlei Beziehung pflegen den Staatsbahnen folgende Vorwürfe[3]) gemacht zu werden:

a) Das Bahnnetz wird sich nicht nach den natürlichen Bedürfnissen der Volkswirthschaft, wie dasjenige der Privatbahnen, sondern nach der Willkühr der Regierung oder allenfalls dieser und der Volksvertretung ausdehnen. Namentlich drohen zwei Extreme:

α) entweder wird das Bahnnetz ganz übermässig ausgedehnt, ohne gehörige Rücksicht auf die verschiedene Verkehrsentwicklung der einzelnen Landestheile, — eine, wie behauptet wird, nothwendige Folge des Staatsbahnsystems. Denn der Staat wird sich den an ihn von allen Seiten gestellten Anforderungen nicht entziehen, keine Bevorzugung gewähren, keine Vernachlässigung wagen dürfen. Dann tritt die Rentabilitätsfrage zurück, grosse Staatsschulden häufen sich an und die Finanzen werden auf das Aeusserste gefährdet, an Stelle des privatwirthschaftlichen tritt das Princip der reinen Staatsausgabe im Staats-

---

[3]) Vgl. z. B. Bergius, Fin. 2. A. §. 23, S. 242 ff., der mit gewöhnlicher Einseitigkeit den Standpunct der Privatbahnen vertritt.

bahnwesen, das bei den grossen Anlagekosten der Bahnen gar nicht durchführbar ist.[4])

β) Oder das Bahnnetz wird gerade mit Rücksicht auf diese Gefahr nur wenig entwickelt, ein bestimmter, von vornherein am grünen Tisch entworfener Plan wird ausgeführt, die Herstellung jeder Concurrenzlinie wird gescheut[5]), — kurz, das privatwirthschaftliche Princip macht sich (als Fiscalismus) geltend. Dann sieht sich der Verkehr in Betreff seines wichtigsten modernen Hilfsmittels beschränkt, die volkswirthschaftliche Entwicklung stockt und das Staatsbahnsystem verfehlt seinen Zweck.[6]) Günstigsten Falles werden dann doch Privatbahnen concessionirt, aber kostbare Zeit ist darüber verloren gegangen[7]) und immer wird sich die Furcht, die Rente der Staatsbahnen beeinträchtigt zu sehen, von nachtheiligem Einflusse auf die Entwicklung der Privatbahnen erweisen.

Im Gegensatz hierzu wird dann hervorgehoben, dass bei einer übermässigen und besonders bei einer sehr raschen Ausdehnung des Privatbahnnetzes höchstens die Actionäre und Bahngläubiger etwas riskirten, die Volkswirthschaft immer gewänne und der Staat ganz uninteressirt urtheilen könne, namentlich jede Vermehrung von Concurrenzlinien nur zu begünstigen habe.

Gewiss liegt dieser aus dem Wesen der Sache deducirenden Beweisführung viel Wahres zu Grunde: d. h. was hier behauptet wird, ist theoretisch recht wohl möglich. Auch lassen sich Belege aus der Wirklichkeit wohl für jeden einzelnen Satz auffinden. Aber übersehen wird, dass diese an und für sich mögliche und mitunter thatsächlich eintretende Entwicklung durchaus nicht nothwendig ist. Bei der Ausdehnung des Staatsbahnsystems können jene beiden Extreme vermieden, der privatwirthschaftliche Gesichtspunct, soweit nöthig, beachtet, aber gerade dann auch Mittel zum Ausbau weniger guter Linien gewonnen werden. Ein

---

[4]) Mit dem Hinweis auf Belgien, deutsche Mittelstaaten wie Baiern, welche mit dem ganz oder fast ganz ausschliesslichen Staatsbahnsystem begonnen, aber dasselbe doch nicht hätten durchführen können, wird dies wohl zu beweisen gesucht. S. u. Note 72. Auch in d. deutschen Reichsbahnfrage hört man jetzt wohl dgl. Befürchtungen, wie freilich auch umgekehrt die grade entgegengesetzten.

[5]) und [6]) Hinweis auf Verhältnisse in Baiern, Würtemberg, Baden, Hannover, auch auf preussische Vorkommnisse, z. B. mit der Schwierigkeit der Entstehung von Concurrenzlinien der Berlin-Schles. Staatsbahnen.

[7]) Hinweis auf Belgien, Baiern (Ostbahnen), Oesterreich. S. die geschichtl. Entwicklung des Eisenbahnwes. in Note 72.

gutes Staatsbahnsystem setzt eben wiederum besonders eine gute Finanzcontrole der Volksvertretung voraus. Beim Privatbahnsystem drohen gerade mehr Lücken. Der Staatsbahnbau wird zwar aus finanziellen Rücksichten auch nicht immer ganz gleichmässig im Gang bleiben, aber der Privatbahnbau thut das wegen seiner grösseren Abhängigkeit vom Geldmarkt und vom Gange der Börsenspeculation noch viel weniger (s. sub. b u. §. 246). Endlich ist die Kapitalvergeudung bei übermässiger Concurrenz der Privatbahnen auch ein volkswirthschaftlicher Verlust, der dem Staate nicht gleichgültig sein kann, zumal das Endergebniss solcher Concurrenz oft bloss ein Compromiss der Concurrenten ganz über die Köpfe des Publicums hinweg ist.

b) In der Wahl der Bahnlinien und in der Zeitfolge, in der diese gebaut werden, wird der Staat oft einseitig Specialinteressen einer Gegend, eines Orts berücksichtigen,[8]) die Regierung selbst politische Parteizwecke verfolgen, so dass von allen anderen Bedenken hiergegen abgesehen wieder die volkswirthschaftlichen Interessen nicht massgebend sind.

Auch diese Behauptung kann begründet sein und lässt sich durch vorgekommene Fälle belegen.[9]) Aber nothwendig ist diese Gestaltung der Dinge wieder nicht, eine gute Volksvertretung bietet in dieser wie in anderen solchen Fragen genügende Bürgschaft und als Regel lässt sich ein falsches oder gar parteiisches Vorgehen der Regierungen nicht nachweisen. Meistens sind es dieselben Routen, welche zuerst und welche überhaupt gebaut wurden, die auch Gesellschaften hergestellt hätten: eben die guten Strecken, oder — die nothwendigen, von der Privatindustrie aber vermiedenen. Unberechtigte Nebeneinflüsse bei der Bestimmung der Bahntraçe Seitens der Regierung machen sich endlich in Folge des Concessionssystems auch bei Privatbahnen geltend. Die weitere Vergleichung im Folgenden ergiebt gerade in Betreff der Wahl der Bahnlinien auch besondere Nachtheile des Privatbahnsystems.

---

[8]) u. [9]) Vorwürfe namentlich gegen kleinere Staaten, einseitige Begünstigung der Residenzen u. s. w., künstliche Leitung des Verkehrs von alten Routen weg über diese Plätze. Sicher ist dergleichen vorgekommen, z. B. in Baiern, Hannover. Aber es wäre hier und ist anderswo ebenso gut bei Privatbahnen passirt. Erst jetzt kommt durch nachträglichen Ausbau von Bahnen auf alten Hauptrouten der Verkehr wieder in alte Gleise, z. B. in beiden eben gen. Ländern. Vielfach wirkten an den Grenzen auch specielle Landesinteressen, in Deutschland particul. Interessen auf die Wahl der Bahnlinien, zumeist in den Mittelstaaten, besonders in Süddeutschland, Hannover, Braunschweig.

2) Hinsichtlich der Ausdehnung des Bahnnetzes und der Wahl der Bahnlinien zeigen sich nemlich gerade bei Privatbahnen folgende Missstände.

a) Erwerbsgesellschaften wählen regelmässig die besten, auch wohl die am Leichtesten zu bauenden Routen zuerst aus, namentlich im Beginn einer Bahnbauperiode in einem Lande. Dagegen ist auch nichts einzuwenden, weil solche Routen oft die volkswirthschaftlich wichtigsten sein werden.[10]) Allein die Folge dieses Vorgehens ist, dass sich später für weniger gute Routen keine Privatunternehmer finden,[11]) dass grosse Lücken im Bahnnetz bleiben[12]) und dem letzteren Planmässigkeit und Einheitlichkeit[13]) fehlt. Sollen gleich anfangs grosse Bahncomplexe von Gesellschaften übernommen werden, bevor man noch die Rentabilitätsergebnisse aus der Erfahrung kennt, so entstehen Schwierigkeiten, welche oft nur durch besondere Begünstigungen (Subventionen, Zinsgarantieen) für den ganzen Complex oder wenigstens für schlechtere Routen, Nebenlinien,

---

[10]) In Deutschland gehören z. B. folgende Privatbahnen zu den ältesten Bahnen überhaupt, wobei daran zu denken ist, dass man anfangs bei Eisenbahnen vornemlich nur auf den Personenverkehr rechnete, daher Linien zwischen grossen Städten, womöglich nicht sehr weit von einander entfernten, und mit bequemen, einen wohlfeilen Bau gestattenden Terrainverhältnissen vorzog. Nürnberg-Fürth (gegründ. 1833, eröffn. 1835), Leipzig-Dresden (1834—35 gegr., erste Strecke eröff. 1837), Magdeburg-Leipzig (gegr. 1836, erste Str. eröffn. 1839), Berlin-Potsdam (gegr. 1835, eröffn. 1838; Potsd.-Magdeb. erst 1843 gegründet), Berlin-Stettin (gegr. 1835—40, begonn. 1841), Berlin-Anhalt (für d. Anschluss an Leipz.-Dresd. zuerst gegr. 1836—37), Berlin-Hamburg (gegr. 1840—43, begonn. 1844), Berlin-Frankf. a. O. (1840/41 gegr., 1842 eröffn., neue Ges. für d. Bau nach Bresl. erst 1843—44), Taunusb. (Frankf.-Wiesb., 1835—40 gegr.), Rheinische B. (Cöln-Aachen-Belg. Grenze gegr. 1833—1838, theilw. eröffn. 1839), Bonn-Cöln (1836—41 gegr.), Cöln-Minden dagegen erst 1843/44 gegr. Aehnliche Beispiele aus England (Manchester-Liverpool), Frankreich (Paris-St. Germain), Oesterreich (Wien-Gloggnitz, Wien-Brünn u. Wien-Galicien, eine der ältesten grösseren Bahnanlagen, — K. Ferd.-Nordb. — aber unter Rothschilds Aegide) beweisen obige Regel ebenfalls. Ein charakterist. Urtheil über Eisenbahnen noch aus d. Jahr 1843 in d. russischen Finanzminist. Kankrin Tagebüchern (Braunschw. 1865, II, 31): in Frankfurt a. M. sei auch wenig Glauben an die Eisenbahnen; Baron Rothschild meine, die Frequenz der Personen werde schon merklich geringer mit dem Verschwinden des Reizes der Neuheit u. s. w.!

[11]) Z. B. Preuss. Ostbahnen. Stocken des Privatbahnbaus, sowie mehr Kapital als nach dem Anschlag gebraucht oder in Zeiten ungünst. Geldmarkts u. polit. Unruhe (1848 ff., 1873 ff.). Daher öfters nothgedrungene Uebernahme der begonnenen Privatbahnen durch den Staat, z. B. Sächs. Bair. B. Leipz.-Hof 1845—47.

[12]) Z. B. lange u. z. Th. noch jetzt in Frankreich (Mangel der Querbahnen zur Verbindung der von Paris auslaufenden Radialbahnen), was sich im Kriege 1870—71 f. Frankreich nachtheilig erwies. In Deutschland freilich bis 1866 auch viele Lücken durch die particul. Staatspolitik, z. B. in Südwestdeutschl. lange Vernachlässigung der west-östl. Verbindungen vor den süd-nördlichen.

[13]) Galt wenigstens bis jüngst von Deutschland, aber auch mit aus dem in vor. Anm. erwähnten Grunde, dann lange bes. von England.

Seitens des Staats, also durch eine finanzielle Belastung überwunden werden können.[14]) Sind die rentabelsten Linien von Gesellschaften bereits gebaut, ohne dass den letzteren noch Verpflichtungen für den Bau minder guter Linien obliegen, so bleiben solche Linien ungebaut oder die alten Gesellschaften oder neue dafür besonders zu gründende übernehmen sie nur gegen eine finanzielle Beihülfe oder Zinsgarantie des Staats,[15]) oder der Staat muss selbst noch die Strecken als Staatsbahnen bauen.[16]) Dann wird natürlich leicht das Finanzinteresse des Staats sehr verletzt, während die alten Gesellschaften vortrefflich gedeihen.[17]) Mit Rücksicht auf die Finanzen kann der Staat mit dem völligen Ausbau des Bahnnetzes in solchem Falle, wo ihm vornemlich nur die schlechteren Linien bleiben, auch nur langsam vorgehen und muss vielleicht ganz

[14]) So bes. seit d. Eisenbahnges. v. 14. Sept. 1854 in Oesterreich bei den neuen Bahnen, meistens 5% Rente und 1/5% Amortisation garantirt für ein bestimmtes Maxim. Baukapital, wogegen allerdings, abgesehen von der vorbehaltenen Rückzahlung der als (regelmässig zu 4% verzinsl.) Vorschuss geleisteten Zinszahlungen aus der Garantie, der Grund u. Boden und die Bauwerke der Bahn ohne Weiteres an d. Staat heimfallen, meist nach 90 Jahren. Statt d. Garantie in Oesterreich neuerdings auch Steuerbefreiungen (Ges. v. 20. Mai 1869). Ganz ähnliche Bestimmungen und Garantieen (meist in ders. Höhe) bei den meisten russ., z. Th. bei italien. Bahnen. §. 251, Note 72. — S. auch o. §. 126, Note 15.

[15]) Bes. characterist. Entwicklung in Frankreich, wo die älteren, meistens durch Fusion zu grossen geograph. Eisenbahngruppen verbundenen einzelnen Privatbahngesellschaften (6 an der Zahl), welche meistens gut rentirten, zu ihrem alten Netz in ihrem Bezirk ein neues Netz von Nebenlinien auszubauen übernahmen, gegen 4·65% Zinsgarantie und Verlängerung der Concession von 40 auf 99 Jahr; so 1859 u. von Neuem 1862. Nach einer Convention von 1868 sollte eine neue starke Ausdehnung (etwa Verdopplung) der Eisenbahnen erfolgen, mit einem angeschlag. Aufwand von 10¼ Millarde Fr., wovon der Staat über 1·7 Milliarden an Subventionen zu übernehmen hat. Von den bis E. 1868 fert. u. concess. Linien gehören über 9/10 den 6 grossen Gesellschaften. Auch jetzt (1876) ist das Verhältniss dasselbe, s. Note 72 unter „Frankreich". — Aehnlich in Preussen z. B. Zinsgarantie an die Berlin-Stett. Ges. für die vor- u. hinterpomm. (incl. Cöslin-Danzig) Bahnen u. mehrfach.

[16]) Z. B. in Preussen Bau der Ostbahn (Berlin-Küstrin, früher Frankf. a. d. O. — Küstrin — Danzig — Königsberg — russ. Grenze; Erweiterung dieses Bahnnetzes seit 1867—68 durch Nebenlinien in Westpreussen und Ostpreussen, Linie Schneidemühl — Dirschau — Thorn — Insterburg); Uebernahme der Niederschles.-Märk. B. (Berlin — Breslau) auf den Staat 1852.

[17]) Die Entwicklung in Preussen gewährt ein typisches Beispiel in Betreff der Bahnen im mittleren Theil des Staats (um Berlin). Die Staatsbahnen (Ost-, Niederschles.-Märk., Westphäl., Saarbr., Berl. Bahnh. Verbdbahn in d. alten Provinzen) verzinsen seit Jahren ihr Kapital auch ausreichend (von d. vorübergehenden ungünstigen Zeit 1874 abgesehen) u. geben Ueberschüsse. Aber namentl. die Ostbahn hat Jahre lang schlecht rentirt. 1852—57 z. B. 1—3%. Die in Berlin mündenden Privatbahnen gaben auf die Stammactien Jahre lang sehr bedeutende Dividenden, die erst neuerdings bei einigen davon, besonders Berl.-Magdeb.. Berl. Anhalt wegen starker Vermehrung des Actienkapitals, Erweiterungsbauten reducirt sind. Die ganze Rente des Totalkapitals (Actien und Obligat.) war z. B. resp. 1869 u. 1874 bei Berl.-Magd. 11·98 u. 4·52, Berlin.-Anh. 13·9 u. 11·21, Berl.-Hamb. 10·41 u. 9·61, Berl.-Stettin 7·27 u. 10·07 (Stammb.), gegen 8·24 u. 3·50 Ostbahn, 8·52 u. 7·94 Niederschles.-Märk. Bahn.

darauf verzichten. Den Bedürfnissen der Volkswirthschaft wird ein solches Privatbahnwesen auch nicht besonders entsprechen. Denn es entwickelt sich nach zufälligen Umständen, oft nach den Tagesinteressen der Börsenspeculation, und in den ärmeren und schwächer bevölkerten Gegenden bleibt es vollends zurück, so dass diese abermals zurückkommen.[18])

Uebernimmt dagegen der Staat das ganze Bahnwesen, so kann er ein einheitliches und planmässiges Bahnsystem entwerfen, die schlechteren Linien mit den Ueberschüssen der besseren tragen und das Land vollständiger und doch auch gleichmässiger mit Bahnen versehen. Selbst wenn das Eisenbahnwesen sich aber rascher und bedeutender in einem Lande mit dem Privatbahn-, statt mit dem Staatsbahnsystem entwickeln sollte und, wie z. B. von England, Nordamerika, auch Deutschland wohl behauptet wird, sich wirklich nur Dank der Privatbahnen in kurzer Zeit so grossartig entwickelt hätte, so wäre dies noch kein unbedingter Beweis für die volkswirthschaftliche Vorzüglichkeit des Privatbahnsystems. Denn es wird dabei ohne Weiteres stets angenommen, dass in gegebener Zeit und im gegebenen Lande die Verwendung eines Theils des Nationalkapitals gerade im Bahnbau immer nothwendig die volkswirthschaftlich productivste sei, die sich denken lässt. Das ist in dieser Allgemeinheit nicht zu behaupten, um so weniger, da nicht das Privatkapital der an der Bahn Interessirten, sondern das Privatkapital vieler anderer Personen gewöhnlich nur aus Speculationsrücksichten zum Bahnbau herangezogen wird. Oftmals wird daher grade bei dem Privatbahnsystem eine volkswirthschaftlich nachtheilige Richtung der Verwendung des Nationalkapitals erfolgen.[19])

b) Der Privatbahnbau hängt viel mehr als der Staatsbahnbau von der jeweiligen Lage des Geldmarkts ab

[18]) Die nordöstl. Provinzen Preussens, Pommern, West- u. Ostpreussen, Posen sind ein Beispiel. Es ist nicht ungerechtfertigt, dass sie weniger Bahnen und diese später bekommen haben, als d. entwickelteren u. bevölkerteren Mittel- u. Westprovinzen. Aber der Abstand hätte nicht so gross zu sein brauchen. Die Ostbahn ist erst seit 1851—53, bez. 1857 u. 1860 fertig.

[19]) Es werden hier die alten einfachen u. richtigen Sätze der engl. Nationalökon. über die unvermeidliche Begrenzung der gesammten nation. Production durch das in einem Zeitpuncte vorhandene, im Wesentl. hier eine feste Grösse bildende Nationalkapital vergessen. S. Mill, pol. Ök. B. I, Kap. 5, §. 1. Auch muss wieder National-kapital u. Privatkapital unterschieden werden, s. meine Grundleg. I, §. 28, 287. Es ist eine unrichtige Fiction, im privatwirthsch. System immer die volkswirthsch. productivste Kapitalverwendung als durch die Speculation erfolgend anzunehmen.

und kommt im grösseren Umfange vornemlich nur periodisch in Speculationszeiten in Gang, weil hier die Agiotage mit den Actien lebhafter anlockt.[20] Auch dabei wird vorausgesetzt, dass die Speculation nicht gerade andere Unternehmungen sehr bevorzugt.[21] Daher entwickelt sich das Privatbahnnetz nur sprungweise, bald stockt die Entwicklung selbst hinsichtlich guter Strecken, bald werden durch den Einfluss von Privatinteressenten unwichtigere Routen vor der Zeit gebaut, bald zeigt sich eine übertriebene Bauwuth. Dies entspricht den volkswirthschaftlichen Interessen keineswegs, die Deplacirung der Kapitalien, die jeder grössere Bahnbau bewirkt,[22] wird noch störender. Der Staat kann den Bahnbau viel gleichmässiger in Gang halten, was in jeder Beziehung erwünschter ist.[23]

c) Bei dem Mangel eines einheitlichen Bahnsystems und bei der mehr ruckweisen Entwicklung des Bahnbaus entsteht im Privatbahnwesen regelmässig leicht eine grosse Anzahl selbstständiger Bahnunternehmungen.[24] Dadurch wird die Verwaltung des ganzen Bahnnetzes weitläufiger, ungleichmässiger,

---

[20]) So bes. die englische railway-mania 1843—47, bes. 1846, Tooke, hist. of prices, V, 352, A. Wagner, Beitr. z. L. v. d. Banken, S. 192. G. Cohn, engl. Eisenbahnpolit. I, 231, 259. Dem engl. Parl. lagen im Jan. 1846 815 neue Eisenbahnprojecte vor. Act. f. neue Lin., Erweiter. u. s. w. wurden ertheilt 1844 57 f. 805 engl. Miles mit 20·5 M. Pf. St. Kap., 1845 120 für 2700 M. mit 59·5 M. Pf., 1846 270 f. 4538 M. mit 132·5 M. Pf., 1847 190 f. 1354 M. mit 39·5 M. Pf. St. — Aehnlich in Frankreich 1852—56, meine Beitr. S. 248, dsgl. in Oesterreich 1854—56, nach d. Erlass des Eisenbahnconcess.-Ges. v. 1854 u. der Bekanntmachung eines Bahnnetzes, das ausgeführt werden sollte, v. 10. Nov. 1854, s. Czörnig, Neugestalt. S. 370, ebendas. wieder nach 1866 (hier auch Zusammenhang mit der Papiergeldausgabe); in geringerem Maasse in Deutschland 1843—44 ff., 1854 ff.

[21]) Wie z. B. in Deutschland in d. Speculationsper. von 1854—1856/57 die Banken u. Credits-Mobiliers, Berg- u. Hüttenwerke, 1871 z. Th. ebenfalls Banken u. s. w., z. Th. div. industr. Etabliss. (Umwandlung von Privatgeschäften in Actienges.), Bergwerke u. dgl.; in Oesterreich 1869, 1871 ff. Banken.

[22]) Schon wegen der Umwandlung grosser Massen umlauf. in stehendes Kapital; vgl. z. B. die engl. Spec.-Per. der 40er Jahre, A. Wagner, Beitr. S. 191—197.

[23]) Beginn des Baus der neuen Linien der preuss. Ostbahn in 1867/68, in schwier. Zeit.

[24]) Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (incl. Oesterr. Ungarn) befanden sich 1871 78 selbständ. Verwaltungen, die Staatsbahnverwaltungen inbegriffen, von denen die preuss. nicht zu einer einzigen centralisirt sind. Davon kamen auf Deutschland 49 mit 2556 Meilen, also auf 1 Verw. 52 M., auf Oesterr. Ungarn 24 mit 1303 M., auf 1 54 M., auf Ausland 5 mit 293 M. Die Privatbahnverwaltungen haben durchschnittlich noch kürzere Strecken zu verwalten, nemlich 30 Verwaltungen 1038 Meilen, also auf 1 35 Meilen. Im J. 1874 gehörten dem Verein 101 Verwaltungen an, neml. 15 Staatsbahnverw. (wovon 8 preuss.) mit 10,702 Kil. Eigenthums- u. 11,080 Kilom. Betriebslänge, also auf 1 Verw. durchschnittl. resp. 713 u. 738 Kil., 4 Staatsverwalt. v. Privatbahnen mit bez. 2,705 u. 2,720 Kil., d. i. auf 1 Verw. 676 u. 680 Kil.; 36 Privatbahnverwaltungen mit 10,849 u. 11,060 Kil. oder auf 1 Verw. 301 u. 307 Kil. Ausserdem 38 österr. Verw. mit 16,186, bez. 16,208 Kil., d. i. auf 1 426 u. 427 Kil., u. 8 ausländische mit 3130 u. 3280 Kil. S. auch Note 72.

kostspieliger, als bei einheitlichem Staatsbahnsystem. Diese Uebelstände lassen sich zwar durch grosse Bahngesellschaften, welche von vornherein gebildet werden oder aus der nothgedrungenen Zusammenlegung einzelner Unternehmungen (sog. Fusion) hervorgehen,[25]) zum Theil beseitigen. Aber dann entstehen um so eher factische Monopole von Erwerbsgesellschaften. Beim Staate hat ein solches Monopol viel weniger Bedenken, weil für ihn der rein gewerbliche Standpunct nicht geboten ist oder schlimmsten Falles der Monopolgewinn der Gesammtheit zu Gute kommt und gerade wieder Mittel zum weiteren Ausbau des Netzes bietet.

§. 246. — B. Kapitalbeschaffung. Diese hat äusserlich bei Staats- und Privatbahnen grosse Aehnlichkeit. Denn bei dem grossen Aufwand für Eisenbahnen kann auch der Staat das Kapital fast nur durch Schuldaufnahme beschaffen, wie die Gesellschaft, welche meistens sog. Prioritätsobligationen neben den Actien ausgiebt. Beide fordern das Privatpublicum zum Zeichnen auf und wenden sich sonst an die Banquiers und die Börse. Die Actienemission bewirkt jedoch, dass die Kapitalbeschaffung einer Privatbahn manche bemerkenswerthe und nicht günstige Unterschiede von derjenigen der Staatsbahn zeigt und auch in der Schuldaufnahme treten gewisse Verschiedenheiten hervor:

1) Wegen der Actienausgabe wird eine Privatbahn viel abhängiger von der jeweiligen Lage des Geldmarkts als eine Staatsbahn, woraus sich der vorerwähnte Nachtheil ergiebt. Die Actienausgabe für ganz neue Unternehmungen gelingt oft nur in Speculationszeiten, wenn nicht eine ungewöhnlich gute Linie in Aussicht steht, was natürlich mit dem weiteren Ausbau des Bahnnetzes immer seltener wird.[26]) Die neue Actien-

[25]) Wie in Frankreich, wo 1 der 6 grossen Compagnieen 1870 im D. fast 400 Meilen verwaltete. Eben hier denn auch factische Monopole schroffster Art u. anders. starke Staatsabhängigkeit in Folge dessen nothwendig. Ueber d. engl. Fusionen s. Cohn, engl. Eisenbahnpolit. I, K. 5, de Franqueville a. a. O., mit d. Karte, welche zeigt, wie die grossen Gesellschaften das Land geographisch in „Eisenbahnprovinzen" unter sich vertheilten, nicht ganz so, aber ähnlich wie in Frankreich.

[26]) Die neuerlich auch in Deutschland, z. B. bei den Strousberg'schen Bahnunternehmungen (Berlin-Görlitz, Halle-Sorau-Guben u. a. m.) erörterte Frage über die Zulässigkeit der Ausgabe von Actien unter Pari, mit oder ohne Verzinsung aus dem Baufonds während der Bauzeit, weist auf die Schwierigkeit der Actienemission für neue Bahnunternehmungen in der Gegenwart hin. Jene Frage ist zu Gunsten der Zulässigkeit von Unter-Pari-Actien zu beantworten, zumal wenn keine Verzinsung während der Bauzeit statt findet, Denn sonst wird das Actienkapital oftmals nicht zusammen zu bringen sein. Diese Ansicht vertrat ich auch 1873 in Eisenach in der Frage des Actienwesens. Auch die preuss. Eisenbahnuntersuchungs-Commission ge-

emission für alte Bahnen hängt vom Cursstande der bisherigen Actien und sonst ebenfalls von der Aussicht oder dem Urtheil über die neue Linie und von einer speculativen Tendenz des Geldmarkts wesentlich mit ab. Die Interessen der bisherigen Actionäre sind öfters einer Vermehrung der Actien entgegen, nemlich wenn die neuen Actien etwa nach dem Curse (über Pari) verkauft würden und es fraglich ist, ob der auf neue Bauten verwendete Erlös eine der bisherigen Dividende der alten Actien entsprechende Rente abwerfen wird;[27]) mitunter, wenn die neuen Actien al Pari oder zu einem billigeren als dem Börsencurse den alten Actionären überlassen werden, bei einer hoch stehenden Actie auch sehr dafür.[28]) Im ersten Fall unterbleibt vielleicht aus einem solchen Grunde ein volkswirthschaftlich erwünschter Ausbau des Bahnnetzes, wenn etwa die Ausgabe einer Anleihe unstatthaft ist, von der Regierung nicht erlaubt wird u. s. w. Im zweiten Falle wird vielleicht aus blossen Speculationsgründen eine unnütze Linie gebaut. In beiden Fällen entscheiden aber nicht oder doch nicht allein volkswirthschaftliche Erwägungen über den Werth einer neuen Bahn, sondern blosse Speculationsgründe und Gesichtspuncte einer Erwerbsgesellschaft. In der Zeit aufsteigender (Hausse-) Conjunctur liegt bei dem Eisenbahnwesen stets die Gefahr vor, dass rasch auf einmal ein enormer Theil des Nationalkapitals in den Eisenbahnbau hineingezogen wird, worauf dann später die Ver-

---

stand die bedingte Nothwendigkeit der Ausgabe von Actien unter Pari zu u. machte Vorschläge zur Cautel dabei, s. Nr. IV, 3 ihrer Vorschläge u. Bericht S. 175. Zusammenhang der Frage mit der der Zulässigkeit der Generalentreprise. S. Stroussberg's Wirken, Kap. 4.

[27]) Je besser eine Bahn rentirt, desto günstiger ist natürlich für die Actionäre ein relativ kleines Actienkapital gegenüber dem Gesammtkapital (incl. Prioritätsschuld.) und umgekehrt. Das günstige Verhältniss zwischen Actien- u. Prioritätskapital kann für die Dividende wichtiger sein, als der hohe Nettoertrag der Bahn per Meile und der billige Kostenpreis der Bahn.

[28]) Die Emission von „jungen" Actien unter solchen Bedingungen zum Zweck des weiteren Ausbaus des Netzes, wozu u. A. oft die Furcht vor Concurrenz zwingt, ist auch bei deutschen Bahnen neuerdings, ähnlich wie bei anderen Actiengesellschaften (Banken u. s. w.) ein beliebtes Manoeuvre. Dabei wird gew. Massen ein Theil des bisher. Dividendengewinns kapitalisirt u. in dieser Form realisirt, — Operationen, an welche sich dann wieder Börsenspeculationen aller Art knüpfen. Man muss solche Massregeln aber als nothwendige Folge des Actienwesens gelten lassen. Die Emission neuer Actien, al pari zu beziehen von den alten Actionären, sichert die letztern vor sonst oft unvermeidlichen Verlusten durch das spätere Sinken des Curses der vermehrten Actien. Eine solche Sicherung ist gerechtfertigt, zumal wenn man sich die Sachlage vergegenwärtigt, dass doch keineswegs die ursprünglichen Besitzer oder Zeichner noch immer die heutigen Actionäre sind, sondern viele Personen im Lauf der Zeit Actien zur Kapitalanlage zu einem viel höheren als dem Paricurse kauften und daher eine viel kleinere Verzinsung ihres Kapitals als die nominelle Dividende bezogen.

minderung der Kapitalverwendung um so stärker ist. Dies bewirkt nothwendig eine ungemeine Störung und Verschiebung aller wirthschaftlicher Verhältnisse, mit weiteren schlimmen socialpolitischen Folgen, wie es in der „Grundlegung" (§. 244 a) näher dargelegt wurde.

2) An das Eisenbahnactienwesen schliesst sich das Agiotagetreiben besonders leicht an, da bis zur Vollendung der Bahn, also immer für geraume Zeit jede sichere Grundlage für die Rentabilitätsberechnung fehlt und später die Rente von so vielen zufälligen Umständen, mehr als die vieler anderen Actienunternehmungen, abhängt. Daher die Eisenbahnactien so vielfach mit die beliebtesten Spielpapiere der Börse,[29]) mehr als die mit fester Rente versehenen Obligationen, die ein solider Staat für Eisenbahnen ausgab. Auch der dauernde Besitz von Eisenbahnactien führt bei dem wechselnden Geschick einer Bahn bald zu grossen Gewinnsten, bald zu ebenso grossen Verlusten an Zins und folgeweise an Kapital, woraus grosse, in beiden Fällen aber ungerechtfertigte Veränderungen der Privatvermögen hervorgehen,[30]) — eine volkswirthschaftlich und sittlich bedenkliche Sache, die auch dem Staat nicht gleichgültig sein kann.

3) Die Ausgabe von Prioritätsobligationen der Privatbahnen und die Schuldaufnahme des Staats zu Eisenbahnzwecken sind ganz gleichartige Operationen, auch wenn die Staatsbahnen nicht ausdrücklich als specielles Pfand der Staatseisenbahnschulden bestellt werden. In beiden Fällen besteht eine geringere Abhängigkeit von der Lage des Geldmarkts als bei der Actienausgabe, jedoch bei der Staatsbahn zu deren Vortheil für das ganze Baukapital, bei der Privatbahn bloss für den oft kleineren, mitunter ganz fehlenden Theil des Baukapitals, der durch Prioritätsobligationen gedeckt wird. Sonst ist derjenige

[29]) An d. Berlin. Börse z. B. neben österr. Staatsb. („Franzosen"), Südb. (Lombarden), Galiz. u. a. m. v. inländ. Pap. namentl. Berg.-Märk., Berl.-Görl., Cöln-Mind., Oberschles., Rhein., Mainz-Ludwigsh. Eisenbahnactien, kein inländ. Staatspap. regelmässig zu Prämienschlüssen u. Diff.-Gesch. verwandt.

[30]) Conjuncturengewinne und Verluste. S. Grundlegung I, §. 76 ff. — Das bedeutendste Beisp. des Rentabilitätswechsels einer Bahn ist wohl die bekannte Cosel-Oderberger (Wilhelmsbahn), deren Dividende von 4% in 1850 auf 12 in 1854 u. 16% in 1855 gestiegen, dann von 1856 an Jahre lang Null war u. erst in den letzten Jahren wieder zum Vorschein kam. Der Curs, 1856 noch 227, sank bis Ende 1857 auf einige 40% und war J. lang ungef. so. Jener Umschwung im J. 1856 war die Folge der Eröffnung der österr. Concurrenzlinie Oderberg-Krakau ganz auf österreich. Gebiet, während dieser Verkehr bisher über die Wilhelmsbahn gegangen war; ferner des Baues zweier unrentabler Zweigbahnen. Enormer Curswechsel auch seit 1871 bei manchen deutschen Bahnen, Berl.-Magdeb., Magdeb.-Halberst. u. a. m.

von beiden, Staat oder Privatgesellschaft, in Betreff der Kapitalbeschaffung günstiger gestellt, der die Schulden vortheilhafter, also namentlich billiger aufnehmen kann. In dieser Hinsicht gilt Folgendes:

a) Die Möglichkeit oder Leichtigkeit, eine Anleihe zu begeben, und die jeweilige Höhe des Realzinsfusses der Bahnschulden (oder des Emissionscurses bei einem bestimmten Nominalzinsfuss) hängen einmal von der Lage des Geldmarkts ab. Hier wird eine Gesellschaft selten vor dem Staate im Vortheil sein. Ist der Geldmarkt durch wirthschaftliche Verhältnisse gestört (Handels- und Creditkrisen, stark passive Zahlungsbilanz z. B. bei Missernten u. dgl. m.), so wird der Zinsfuss höher sein, für das Privatpapier aber eher mehr als für das Staatspapier steigen (bez. der Curs sinken). Auch die Begebung einer Eisenbahnanleihe wird dem Staate in solcher Zeit immer noch leichter werden. Bei einer Störung des Geldmarkts durch politische Verhältnisse, namentlich wenn diese den eignen Staat betreffen — also besonders im Kriegsfall — wird dem Staate die Begebung einer Eisenbahnanleihe momentan vielleicht schwerer werden und nur zu ungünstigeren Bedingungen gelingen als einer Gesellschaft. Aber die Erfahrung zeigt, dass sich Cursstand und Anleihebedingungen doch für die Obligationen beider Schuldner in solcher Zeit ziemlich gleichmässig verschlechtern, mitunter selbst für die Privatpapiere noch mehr, — wegen der geringeren Ausdehnung ihres Markts. Der Fall ist indessen wenig praktisch, denn in Kriegszeiten werden nicht leicht für Eisenbahnen neue Anleihen aufgelegt werden.[31])

b) Sonst kommt noch der regelmässige Durchschnitts-Credit der Schuldner in Betracht. Ein Staat in guter Finanzlage erhält für Eisenbahnzwecke zumal das Kapital notorisch eher noch etwas billiger als selbst eine gute Privatbahn auf eine frühe Priorität.[32]) Ein Staat mit schlechten Finanzen, etwa mit starkem chronischen Deficit, muss allgemein zu viel höheren Zinsen oder

---

[31]) Die besten deutschen Eisenbahnprior. standen in der Zeit niedriger Curse in den letzten Jahren vor dem französ. Kriege, ferner während desselben u. stehen jetzt wieder bei dem hohen Cursstande nach dem Kriege etwas ungünstiger als die preuss. u. mittelstaatl. Staatspap. gleichen Zinsfusses. Dabei ist der Curs der älteren Prior. durch die Tilgung oft noch etwas erhöht. Nur die erste Panique im Juli 1870 hat die preussisch. Staatspapiercurse etwas mehr als die der Prioritäten geworfen, wobei aber die letzteren Curse z. Th. nur nominell waren und eben später die Ausgleichung erfolgte.

[32]) Z. B. 1877 4% preuss. Staatspap. 95—96. $4\frac{1}{2}$% consolid. Anleihe 104 u. darüber, beste $4\frac{1}{2}$% Prior. 100, vielfach 96—98.

niedrigeren Cursen anleihen, auch für Eisenbahn- und ähnlich productive Zwecke. Aber dies beeinflusst oft auch die Bedingungen, den Zinsfuss und Curs, unter denen eine Eisenbahngesellschaft seines Landes Credit findet, so dass der Unterschied zu Gunsten der Privatbahn wenigstens nicht immer gross ist.[33]) Papiergeldwirthschaft, hohe Couponsteuern bedrohen die Sicherheit beider Arten der Kapitalanlage, auch wenn die Papiere auf Metallwährung lauten und ihnen Steuerfreiheit versprochen ist. Regelmässig können ferner nur gute Prioritätsobligationen von Privatbahnen mit Staatspapieren erfolgreich concurriren. Bei einer späten unsicheren Priorität und bei schlechten Bahnen verschlechtern sich die Anleihebedingungen[34]) oder der Staat muss die Zinsen garantiren. Wird diese Zinsgarantie muthmasslich praktisch, so wird sich für das Bahnpapier auch kein besserer Curs als für das Staatspapier ergeben. Prioritätsobligationen stark verschuldeter oder schlechter Bahnen werden aber noch ungünstiger als neue Eisenbahnschulden eines bereits mit solchen sehr belasteten Staats zu begeben sein. Denn das ganze Staatsbahnwesen stellt doch eine Finanzeinheit dar, die guten wie die schlechten Abschlüsse treffen die eine Staatscasse, so dass die letzteren leichter zu tragen sind. Bei den getrennten Finanzen der Privatbahnen hängt Alles von den speciellen Ergebnissen der einzelnen Bahn ab. Ausserdem kommt dann noch die allgemeine Garantie der Staatscasse den Staatsbahnen zu Gute.

So wird den Privatbahnen nur selten ein Vorzug vor den Staatsbahnen in Betreff der Kapitalbeschaffung einzuräumen sein. Nur bei ausserordentlicher Zerrüttung der Staatsfinanzen kann ein solcher erheblicher werden. Dies wird dann vielleicht zur Wahl

---

[33]) Die zahlreichen österr. Eisenbahnprior. stehen sämmtlich erheblich schlechter als die deutschen, aber doch seit Jahren die besseren unter ihnen (Nordb., französ. Staatsb.) höher als die Staatspapiere. Dies Verhältniss ist jedoch das Product der österr. polit. u. Finanzgeschichte der letzten 20 Jahre. In den 50er Jahren noch, also zur Zeit der grossen Eisenbahnära nach 1854, waren die Curse der Staatspapiere u. der Priorit. wenig verschieden, z. B. im Dec. 1858 (wo Silber fast kein Agio hatte) 5 %ige Staatspap. 85—86, selbst Nordbahnprior. 5 % nur 90—91, 3 % Staatsbahnprior. 57 % Pap.

[34]) Bei der Vorzüglichkeit fast aller deutscher Bahnprior. ist in dem Cursstande der verschied. Emissionen einer Bahn u. selbst der Priorit. verschied. Bahnen kaum ein Unterschied zu bemerken, der auf verschied. Creditwürdigkeit zurückzuführen wäre. Denn der kleine öfters zu findende Unterschied — etwas höherer Curs d. Prior. früherer Emiss. und der Prior. alter Bahnen — erklärt sich meist aus der bei diesen schon weiter geschrittenen Tilgung u. aus der noch nicht vollständig erfolgten festen Classificirung der jüngeren Papiere. Aber bei fremden Bahnen treten die Unterschiede schon hervor, z. B. Oesterr. Galiz. Prior. (1877) 1. Em. 84—85, 2. E. 82, 3. E. 79—80, 4. E. 78—79.

des Privatbahnwesens zwingen, wie es auch vorkommen ist.[35]) Darin zeigt sich jedoch nur eine weitere schlimme Folge der schlechten Finanzlage und keinerlei massgebender und zur Nachahmung auffordernder Vorgang für die principielle Entscheidung der Frage.[36])

§. 247. — C. Beschaffenheit des Bahnbaus und Baukosten. Hinsichtlich dieses und des folgenden Punctes wird von den Gegnern der Staatsbahnen noch häufig ein „natürlicher" und „erfahrungsmässiger" Vorzug der Privatbahn behauptet, weil eben in solchen Dingen „immer" die Privatunternehmung besser wirthschafte. Danach sollen denn die Privatbahnen regelmässig zweckmässiger und wohlfeiler gebaut werden als die Staatsbahnen, weil Staatsbeamte weniger praktisches Verständniss der Verkehrsbedürfnisse, um zweckmässig, und weniger oder gar kein eigenes Interesse hätten, um wohlfeil zu bauen. Mit Staatsgeld, „auf Regiments Unkosten" werde notorisch immer verschwenderischer umgegangen.

Diese Behauptungen sind jedoch nicht nur durch die Erfahrung in keiner Weise zu begründen: es lässt sich auch leicht nachweisen, dass hier gar kein innerer „natürlicher" Grund einen Vorzug der Actiengesellschaft bedingt, welcher letzteren gerade in diesen Puncten die Vorzüge der Privatunternehmung rein angedichtet werden.[37]) Die Actiengesellschaft steht auch der Staatsverwaltung hier nicht unbedingt nach. Einzelne Erfahrungsthatsachen lassen sich aber zur Entscheidung einer solchen Frage schwer verwerthen und am Wenigsten kann man aus ihnen eine allgemein gültige Regel ableiten. Bald ist eine Privat-, bald eine Staatsbahn überlegen. Land und Zeit entscheiden hierbei wesentlich mit. Aus dem inneren Wesen beider Verwaltungen kann man aber mindestens ebensoviel, ja eigentlich mehr Gründe für den Vorzug der Staatsbahn wie der Privatbahn ableiten. Der gute, zweckmässige und wohlfeile Bau einer Eisenbahn hängt offen-

---

[35]) Hauptbeisp.: Oesterreich seit 1855, auch Italien. Dennoch in Ungarn Staatsbahnbau wieder begonnen, jetzt auch in West-Oesterr. u. Ankauf v. Privatbahnen wieder in Italien. S. Note 72.

[36]) Wie im Grunde wieder Stein die Sache auffasst, Handb. d. Verwaltungslehre, S. 210: dem Princip nach solle der Staat sich selber seine Bahnen bauen u. sie selbst verwalten. Allein er könne es nicht, theils weil die Bahnen ein zu grosses Kapital forderten, theils weil sie den Charakter v. Unternehmungen hätten, die der Staat nie gut verwalte. Wahr zeitweise in Oesterreich, unwahr in vielen anderen Ländern.

[37]) Strousberg nimmt die Gen.-Entreprise u. Aehnliches in Schutz bei Privatbahnen, wegen der Schwerfälligkeit der Bauleitung einer Actiengesellschaft.

bar von drei Umständen ab: vom Können, Wollen und Müssen der den Bau leitenden und ausführenden Personen. In allen drei Beziehungen möchte aus inneren Gründen eher noch der Staatsverwaltung vor derjenigen der Actiengesellschaft der Vorzug einzuräumen sein.

1) Das Können hängt vom volkswirthschaftlichen Verständniss, von der Vertrautheit mit den Local- und mit den Verkehrsverhältnissen und von der technischen Kenntniss ab. Vielleicht ist die Privatverwaltung mitunter, aber auch durchaus nicht nothwendig, in dem zweiten, in der Regel dagegen wahrscheinlich die Staatsverwaltung in dem ersten und dritten Puncte eher überlegen. Besonders wichtig für die Beschaffenheit und Wohlfeilheit des Baus ist die technische Kenntniss der Beamten der Oberleitung und der Bauführung. Wenigstens bei uns (Deutschland) in der Gegenwart möchte das technische Personal, das den Bau leitet und besonders das ihn ausführt, ebenso wie das höhere Betriebspersonal bei beiden Verwaltungen nur unerhebliche Unterschiede zeigen, weil es im Ganzen meistens denselben guten Bildungsgang durchmacht. Die Gesellschaft entnimmt oft ihr technisches Personal aus dem Staatsdienst. Sie erhebt indessen erfahrungsgemäss nicht immer ebenso strenge und gleichmässige Anforderungen an die regelmässige technische und Berufsbildung ihres Personals, als gewöhnlich der Staat. Dies hat für sie den Vortheil, auch unregelmässig gebildeten tüchtigen, selbst genialen Elementen (z. B. Autodidacten) leichter einen passenden Platz geben zu können. Aber es bringt auch die Gefahr öfters mit sich, Untüchtige anzustellen. Das Personal des Staats wird vielleicht im Ganzen mehr mittleren Anforderungen entsprechen. Die gute socialpolitische und culturliche Folge der tüchtigen gleichmässigen Berufsbildung und grösseren allgemeinen Bildung einer wichtigen und zahlreichen Beamtenclasse ist dabei auch beachtenswerth.[38])

2) Das Wollen hängt vom eigenen Interesse und vom Ehr- und Pflichtgefühl der Betheiligten ab. Es ist nun schlechterdings nicht einzusehen, warum die obere Bauleitung und das ausführende Personal bei einer Actiengesellschaft mehr Interesse an gutem und sparsamem Bau haben soll, als beim Staate. Den eigenen Vortheil der Nächstbetheiligten (z. B. durch Gewäh-

---

[38]) Diesen Punct übersieht z. B. Perrot, der sonst einen unbefangenen Vergleich zwischen Staats- u. Privatbahnbeamten, ihrem Bildungsgang u. s. w. anstellt. S. dess. Eisenbahnreform S. 175 ff.

rung eines Antheils an dem gegen den Anschlag ersparten Betrage) können beide Verwaltungen berücksichtigen. Der Staat hat bei seinen Eisenbahnbeamten die allgemeinen Vortheile seines Beamtenthums (§. 71 ff). Verwaltungsrath, Direction u. s. w. einer Actiengesellschaft haben aber sogar viel weniger Interesse und eine fast nur nominelle Verantwortlichkeit gegenüber den Actionären, mit einem bestimmten Baufonds auszukommen, als die streng verantwortlichen Staatsbeamten. Ja, oft ist es gerade das Interesse der Oberleitung, mit dem anfangs aufgenommenen Kapital nicht auszukommen. Hier ist unmöglich die gewaltige Verschiedenheit in der Stellung einer Actiengesellschaft und einer eigentlichen Privatunternehmung zu verkennen. An neue Actien- oder Anleiheemissionen und an die dabei so leicht abfallenden „Nebengewinnste" der Eingeweihten knüpft sich das pecuniäre Interesse einer Privatbahnverwaltung oftmals bekanntlich sehr, ebenso wie an das möglichst lange „Offenhalten des Bauconto's",[39]) wo sich so Manches leichter als im Betriebsconto der Controle entzieht. Nur wenn Gründer, Verwaltungsrath und erste Actionäre dauernd mit bedeutendem eigenen Kapital an der Unternehmung betheiligt sein müssten, würde das pecuniäre Interesse sich anders gestalten: also wenn die Dinge ganz anders lägen als in Wirklichkeit, wo der Gewinn am Agio durch Verkauf der Actien oft die Hauptsache ist. Gewiss wird man endlich im Puncte des Pflichtgefühls den Beamten der Privatbahn vor denen der Staatsbahn auch keinen Vorzug einräumen wollen, um so weniger als das Pflichtgefühl der ersteren leicht einer stärkeren Versuchung unterliegt. Ebensowenig ist zu behaupten, dass das Publicum, aus welchem sich der Verwaltungsrath u. s. w. einer Privatbahn besonders zu recrutiren pflegt, das Börsenpublicum u. s. w., durchschnittlich in Geldsachen ein zarteres Gewissen hat, als die tüchtig gebildete, leidlich gestellte, gut controlirte Staatsbeamtenschaft.

3) Das gut und wohlfeil bauen Müssen hängt endlich vornemlich von der Controle ab. Die vorausgehenden Erörterungen wiesen darauf hin, dass auch hier sicher die Privatbahn nicht überlegen ist. Eher möchte hier wieder ebenso wie im Puncte der Integrität die Staatsverwaltung den Vorzug verdienen. Denn die Controlinstanzen können hier durch unabhängiger und mehr ausserhalb stehende Behörden und Personen gebildet werden.

[39]) Namentlich lange Zeit Missbrauch bei manchen österr. Privatbahnen. Zusammenhang mit den staatlichen Zinsgarantieen z. Th.

Auch werden sie nicht so leicht aus Personen bestehen, die, selbst in Geldsachen etwas lax geworden, mehr Grund haben, auch Andern — und seien es Untergebene — gegenüber ein Auge zuzudrücken.

Mitunter wird in der Kostenfrage selbst der Versuch gemacht, mit genauen statistischen Vergleichen der relativen Baukosten (p. Meile) für oder gegen das eine oder andere System etwas zu beweisen. Allein es ist klar, dass zwei verschiedene Bahnen, selbst in sehr ähnlichen Terrainverhältnissen, niemals eine derartige irgend genaue Vergleichung gestatten. Denn die Umstände, welche nachweisbar in erster Linie immer die Kosten bestimmen, sind stets mehr oder weniger verschieden. Ob überhaupt etwas und wieviel von dem Kostenunterschiede ausserdem auf den Umstand der Verschiedenheit der Verwaltungssysteme zu setzen ist, lässt sich schlechterdings nicht ermessen. Genau ein und dieselbe, gleich ausgestattete Linie müsste zu derselben Zeit von einer Gesellschaft und vom Staate gebaut und dieses Experiment so und so oft wiederholt sein, um Beobachtungsfehler und zufällige Einflüsse zu eliminiren, wenn ein solcher Vergleich nur einigermassen statthaft sein sollte.

Jede eingehendere Kostenstatistik von Eisenbahnen zeigt, dass der Werth des Grund und Bodens, die Terrainbeschaffenheit, wovon der Umfang der eigentlichen Erdarbeiten (Bewegung von Erdmasse) u. a. m. hauptsächlich abhängt, das Vorkommen von grossen Einschnitten, Tunneln, grossen Dämmen, Viaducten, Brücken, die von der Bahnfrequenz abhängige Masse des Fahrmaterials, selbstverständlich die Ein- oder Doppelgleisigkeit der Bahn u. v. a. m. die grössten Verschiedenheiten der Kosten bedingen. Ebenso ist die Zeit des Bahnbaus auch in derselben Gegend wegen der Veränderung der Preise und Löhne von wesentlichem Einflusse. Endlich ist doch auch schon jetzt der „Rang“ einer Bahn im Transportsystem — ob Haupt-, ob Secundärbahn u. s. w. — von Einfluss auf die Baukosten, so wenig leider bisher gewöhnlich bei Staats- und Privatbahnen diese verschiedene natürliche Rangordnung einer Bahn für Anlage, Bau, Ausstattung genügend berücksichtigt wurde (§. 253 ff.).

Auch aus statistischen Durchschnittszahlen für eine grössere Anzahl oder für alle Privat- und Staatsbahnen eines oder mehrerer Länder ist der etwaige Einfluss des Verwaltungsmoments auf die Kosten nicht zu ermitteln. Denn auch diese Zahlen werden ganz von obigen Factoren bestimmt.

Eine Vergleichung von ungefähr gleichzeitig gebauten Bahnen in Nachbarschaft und in ungefähr gleichen Terrainverhältnissen zeigt, dass alsdann auch die Kosten sich nicht so verschieden stellen. Aber ob es Staats- oder Privatbahnen sind, ist hierfür ganz gleichgültig.

Die unmittelbare Beobachtung und Prüfung kann im concreten Falle gewiss oft theueren, verschwenderischen oder einfachen, sparsamen Bau nachweisen und zeigen, wie dies hier mit dem Staats- oder Privatbahnsystem zusammenhängt. Daraus mag mitunter für ein bestimmtes Land eine Folgerung in der Streitfrage hervorgehen, nicht aber für die principielle Entscheidung der Frage. Und sicherlich wird sich bei der nöthigen zeitlichen und räumlichen Ausdehnung solcher directer Beobachtungen wieder Licht und Schatten bei beiden Systemen gleichmässig vertheilt finden.[40])

[40]) Hier einige Beispiele aus d. preuss. Eisenbahnstatistik für 1869, die aus d. 6. A. herübergenommen worden, da es zweckmässig erscheint, etwas ältere Daten zu vergleichen, statt der neueren, bei denen die grosse Umgestaltung der volkswirthschaftlichen Verhältnisse von Einfluss war. Kosten p. Meile in 1000en Thlrn. u. in Procenten der Gesammtkosten, wobei hier nur die Hauptposten aufgeführt sind. Die amtliche Statistik specificirt noch etwas weiter (zu d. Erdarb. wurden die Ausg. für Böschungen, Einfriedigungen, Wegeübergänge, zu Bahnhöfen u. Wärterh. die Signale, zum Aufwand für Verwalt. u. Zinsen während der Bauzeit auch der für ausserord. Anlagen u. Insgemein gerechnet). Die Statistik des Vereins D. Eisenbahnverwaltungen enthält ähnliche Daten auch über die meisten anderen D. Bahnen. Die Daten beider Werke stimmen übrigens nicht immer ganz genau überein. Die in dem 2. Werke befindliche Rubrik „Ausgaben für Vorarbeiten" fehlt in d. preuss. amtl. Statistik, z. Th. befinden sich auch darunter Zinsen während der Bauzeit. In Bezug auf Berechnung der letzteren besteht übrigens auch manche Verschiedenheit. Bei den Staatsbahnen pflegen sie nicht eingerechnet zu werden, so dass die Zahlen für diese insofern etwas zu niedrig sind.

	Grunderwerb		Erdarbeiten etc.		Brücken, Durchlässe		Tunnels		Oberbau	
	1000 Thlr.	%	1000 Thlr.	%	1000 Thlr.	%	1000 Thlr.	%	1000 Thlr.	%
Staatsbahnen										
Preuss. Ostb.	32	6·70	64	13·33	82	17·18	—	—	125	26·00
Westfäl.	37	7·09	85	16·23	60	11·45	18	3·92	126	24·02
Saarbr.	68	7·96	161	18·93	62	7·31	38	4·5	171	20·03
Nass.	103	13·54	113	14·92	102	13·51	69	9·05	112	14·72
Privatbahnen										
Berg.-Märk.	92	11·42	132	16·38	54	6·70	11	1·32	178	22·11
Dsgl. Ruhr-Sieg	71	7·59	135	14·46	84	8·91	152	16·20	158	16·80
Berl.-Stett. Hauptb.	52	9·89	84	15·99	54	10·17	0·3	0·05	133	25·09
Berl.-Hamb.	38	9·38	60	14·67	41	9·91	—	—	107	25·96
Berl.-Anh.	42	11·82	42	11·76	31	8·66	—	—	120	33·57
Berl.-Magd.	67	8·80	54	7·12	88	11·53	—	—	199	26·20
Magd.Halberst.	41	8·74	53	11·30	27	5·81	—	—	114	24·13
Thüring.	61	11·01	109	19·74	69	12.43	5	0·93	132	23·98
Cöln-Mind. Hauptb.	54	5·99	87	9·66	74	8·26	—	—	182	20·10
Rheinische	114	15·25	87	11·59	58	7·76	31	4·21	157	21·07

§. 248. — D. Betrieb, Betriebskosten.

1) Betrieb. Häufig wird den Privatbahnen vor den Staatsbahnen nachgerühmt: grössere Rücksicht auf Bedürfnisse und Wünsche des Publicums, coulanterer Betrieb, mehr nach kauf-

---

	Bahnhöfe, Wärterhäuser		Betriebsmater.		Ausserord., Insg. Verwalt., Bauzins. etc.		Summa p. M. 1000 ℛ𝓅.
	1000 ℛ𝓅.	%	1000 ℛ𝓅.	%	1000 ℛ𝓅.	%	
Staatsbahnen							
Ostbahn	75	15·55	76	15·78	26	5·46	480
Westfäl.	73	13·98	85	16·15	40	7.67	525
Saarbr.	106	12·49	204	23·93	41	4·82	851
Nass.	68	8·96	84	11·04	108	13·26	759
Privatbahnen							
Berg.-Märk.	c. 72	c. 8·92	143	17·74	127	15·79	805
Dsgl. Ruhr-Sieg	67	7·19	152	16·24	118	12·60	938
Berl.-Stett. H. b.	82	15·53	68	12·92	82	19·30	407
Berl.-Hamb.	66	16·14	40	9·70	?	?	476
Berl.-Anh.	36	10·16	38	10·68	48	13·35	359
Berl.-Magd.	81	10·64	156	20·41	117	15·31	762
Magd.-Halb.	60	12·63	112	22·19	65	13·75	472
Thüring.	42	7·70	64	11·68	69	12·53	551
Cöln-Mind. H. B.	89	9·84	311	34·44	106	11·71	904
Rheinische	77	10·12	116	15·58	108	14·42	747

Die Kosten der schiefen Ebenen, die bei d. Berg.-Märk. und Rhein. B. vorkommen, sind zu dem letzten Titel (Ausserord. u. s. w.) gerechnet. — Verhältnissmässig die grösste Gleichheit des absol. und relat. Aufwands besteht noch beim Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.), wo die grössere oder geringere Ausdehnung des zweiten Gleises, der Bahnhofschienen u. s. w. die meiste Verschiedenheit bewirken wird. Der stärkste Unterschied besteht in den Kosten des Betriebsmaterials, wo selbst ähnlich situirte Bahnen wie die drei grossen westlichen Linien in ob. Uebersicht (Cöln-Mind., Berg.-Märk. und Rhein.) u. wie Berl.-Anh. u. Berl.-Hamb. einer-, Berl.-Magdeb. anderers. zeigen. Für die Abhängigkeit der Kosten von der Privat- oder Staatsverwaltung wäre es nicht ohne Interesse, zu sehen, wie die sog. Generalentreprise sich herausstellt. Aber auch hier ist der Einfluss der einzelnen obigen Factoren natürlich massgebend u. beim Vergleich weiss man nicht, wie die Arbeit qualitativ ausgefallen ist. Tilsit-Insterburg mit 446,000, Berlin-Görlitz mit 431,000 Thlr. p. Meile in Generalentreprise gebaut erscheinen nicht eben wohlfeil u. manche Klagen verlauten über die Baubeschaffenheit der letzteren. Die schleswig'schen Bahnen kamen nach diesem System auf 326,000 Thlr., fast genau dieselbe Summe, wie für Altona-Kiel (329,000 Thlr.), welche Linie von der Privatverwaltung, allerdings früher, gebaut wurde. (Vgl. über Generalentreprise Stroussberg a. a. O., nam. auch über die Möglichk. seiner Gewinne dabei, wo sich allerdings der Vortheil des für sich handelnden Privatunternehmers zeigt. S. 209 ff). — Bemerkenswerth ist, dass die neuen Bauten immer theurer und die Durchschnittskosten p. Meile in den grossen Bahnnetzen immer höher ausfallen. Zum Theil hängt dies wohl mit Lohn- und Preissteigerungen, auch des Bodens, (so bes. in neuester Zeit), mehr aber gewiss noch mit der starken Vermehrung des Betriebsmaterials und mit den grösseren technischen Schwierigkeiten der neuen Bahnen zusammen. Denn in der Gegenwart werden solche Schwierigkeiten gerade wegen der Fortschritte der Technik nicht mehr so gescheut wie früher u. deshalb schwierigere Linien unternommen, auch in bergigem Terrain u. s. w. Das verwendete Kapital p. Meile ist bei den preuss. Bahnen fast ohne jede Unterbrechung jährlich gestiegen, aber noch stärker vermehrte sich relativ der Güterwagenpark, ferner auch die Locomotivenzahl, z. B. per Meile

männischer statt nach bureaukratischer Art, besonders im Güterverkehr, grössere Höflichkeit, Gefälligkeit des Personals u. s. w. Mitunter hört man aber auch den Staatsbahnen in Betreff solcher Puncte den Vorzug geben. Es ist klar, dass sich keine allgemeinen Urtheile dieser Art fällen lassen und das sich weder aus dem Wesen der Sache, noch aus der Erfahrung ein solcher Vorzug der Staats- oder Privatbahnen ergiebt. Bezeichnend genug wechseln selbst in kurzer Zeit die Meinungen im Publicum in solchen Dingen. Die Verhältnisse der Zeit und des Landes sind eben entscheidend. Aber für die principielle Frage folgt aus solchen Urtheilen nichts.

Eher lässt sich schon in Ordnung und Pünctlichkeit, Sicherheit und Schnelligkeit des Betriebs, Unparteilichkeit und Unbestechlichkeit des Dienstpersonals im Staats- und Privatbahnsystem eine characteristische Verschiedenheit nachweisen, obwohl auch hier

	Kapital	Locomot. Stück	Personenwagen Stück	Güterwagen. Stück
1844	296,190	1·2	6·0	11·8
1855	413,771	1·6	3·2	24·7
1863	524,433	2·0	3·0	42·2
1867	549,565	2·3	3·5	53·5
1868	540,795	2·2	3·6	48·7
1869	552,072	2·4	3·8	51·0
1874	630,660	3·2	4·2	69·8

Die Zahlen v. 1868 an incl. neue Provinzen; daher die Veränderung der Durchschnittsgrössen, aber schon 1869 die alte Richtung. In England sind dagegen die relativen Baukosten seit 25 Jahren nur wenig gestiegen. S. Note 72. Es ist auch nur ein Zufall, dass z. B. in Preussen die Durchschnitte für Staats- und Privatbahnen fast gleich sind, wie 1869 p. M. für jene 551,970, für diese 552,905 Thlr. oder wie 1874 82,857 Thlr. p. Kil. f. d. Staats-, 79,289 Thl. f. d. Privatbahnen in eig. Verwalt. (101,176 Thl. f. d. Privatb. in Staatsverwalt.). Innerhalb der Staatsbahnen finden sich beim Vergleich der unter einer besond. Verwaltung stehenden Linien Unterschiede wie 4 : 7 (Ostb. u Saarbrücker); innerh. der Privatb. wie 1 zu fast 5 (Rhein-Naheb. u. Neisse-Brieger) (in 1869). Vergleicht man die einzelnen Bahnlinien nach diesen Kostendurchschnitten, so stehen in 1869 in Preussen die westlichen Bahnen im Ganzen oben, die nördlichen u. östlichen unten in der Reihe der Meilenkosten, doch mit bemerkenswerthen Ausnahmen, z. B. unter d. theueren die niederschles.-märk. (Berl.-Bresl., von einer Privatges. gebaut) u. d. Berl.-Magdeb. Neben den schwierigeren Terrainverhältnissen, grösserem Verkehr, also Betriebsmaterial sind höhere Preise u. Löhne im Westen daran wohl Schuld. — Uebrigens sind alle Schlüsse aus den Meilenkosten der einzelnen Bahnunternehmungen mit Vorsicht zu ziehen, denn der zufällige Umstand, ob eine Bahn z. B. hier aufhört oder ein paar Meilen weiter geht, bewirkt oft, dass besonders kostspielige (z. B. Tunnels, Brücken u. s. w.) oder billige Strecken (z. B. in der Ebene) bald bei dieser, bald bei jener Bahn eingerechnet werden, wodurch sich, vollends bei kürzeren Bahnen, die Durchschnitte sehr verändern. Es ist dies auch beim Vergleich zwischen Staats- u. Privatbahnen zu beachten, namentl. zwischen grossen Staatsbahnnetzen u. kleineren Privatlinien. Die Durchschnittskosten der ersteren sind mehr wirkliche Mittelwerthe, weil der Einfluss theurer und billiger Strecken, die meistens beide vorkommen, hier schon ausgeglichen ist. Dies zeigt sich z. B. in dem oben erwähnten kleineren Kostenunterschied der einzelnen preuss. Staatsbahnen gegenüber dem grösseren der einzelnen Privatbahnen.

die Verhältnisse in verschiedenen Ländern sich oft wesentlich unterscheiden. Die allgemein strengere Ordnung im Staatsdienst giebt aber wohl von vornherein eine gewisse Bürgschaft auch für die Staatsbahnen. Wenigstens bei uns wird diese Erwartung nicht durch die Erfahrung Lügen gestraft.[41])

2) Hinsichtlich der Betriebskosten hört man mitunter dieselben Lobsprüche wie hinsichtlich der Baukosten den Privatbahnen ertheilen, aber ebenso unrichtig. Es sind hier einzelne Bahnen und ganze Bahnnetze zu unterscheiden.

a) Ein innerer Grund, dass eine einzelne Staatsbahn als solche theurer, absolut und namentlich relativ, nemlich zu einem höheren Procent der Betriebskosten von der Bruttoeinnahme verwalte, besteht nicht. Nach der Natur der Sache muss in dem ganzen Mechanismus der Verwaltung, der Betriebsleitung und Betriebsführung zwischen beiden Arten Bahnen eine grosse Gleichartigkeit bestehen, was auch thatsächlich der Fall ist. Der Staat mag hier und da etwas schwerfälliger, bureaukratischer verwalten, ein paar Beamte mehr haben. Nothwendig und regelmässig ist auch dies nicht.[42]) Es gleicht sich oft schon dadurch aus, dass die Gehalte der höheren Beamten im Staatsdienst etwas niedriger sind und es bis zu einem gewissen Grade sein können.[43])

[41]) Desshalb brauchen gewisse Klagen über einzelne Staatsbahnen nicht immer unbegründet zu sein. Aber dass z. B. das Urtheil über die verschiedenen preuss. Staatsbahnen ungleich ist, zeigt, dass hier keine nothwendige Inferiorität des Staatsbetriebs gegen den Gesellschaftsbetrieb vorliegt. Am Rhein wird vielfach Klage geführt über die Staatsverwalt. der Berg.-Märk. Bahn verglichen mit der Privatverwalt. der Cöln-Mindener u. namentlich der trefflich administrirten Rheinischen Bahn. Aber der preuss. leidige „Assessorismus“, die einseitig privatrechtliche Ausbildung der Staatsbeamten, lässt sich doch auch abstellen.

[42]) Auch dies ist nicht wohl aus dem Vergleich der statist. Durchschnittszahlen, sondern nur durch unmittelbare Beobachtung festzustellen. Der Bedarf an Beamten und niederen Arbeitskräften hängt natürlich besonders von der Grösse des Verkehrs, Anzahl der Stationen, deren Bedeutung u. s. w. ab, selbst in Betreff der allgemeinen Centralverwaltung. In Preussen kamen 1869 bei den Staatsb. Beamte und Hülfsarbeiter bei d. allgem. Verwalt. auf 100,000 Thlr. Bruttoeinn. 3·5, bei den unter Staatsverw. steh. Privatbahnen 3·7, bei d. and. Privatbahnen auch 3·7, oder p. Meile 2·5, 3·6, 2·6, aber in jeder Gruppe erhebl. Verschiedenheiten bei d einzelnen Bahnen. Die Directionen kosteten bei d. Staatsb. p. Meile 164, bei d. selbst. Privatb. 322 Thlr. Interess. statist. Material für sonst. Vergleiche s. Preuss. Eisenbahnstatistik für 1869, S. 178; deutsche dsgl. S. 128.

[43]) Die mancherlei kleinen Verschiedenheiten in d. Stellung der einzelnen Beamten erschweren genaue Vergleiche von Bahn zu Bahn. Aus den Durchschnittszahlen ist wieder zu wenig Sicheres zu entnehmen. Bei d. obersten Leitung (incl. Verwaltungsrath) werden die Einnahmen der Beamten durch Tantièmen öfters wesentlich erhöht, z. B. bei manchen österr. Privatbahnen, auch bei Berl.-Anh. u. a. m. Die höheren Stellen in d. Directionen d. preuss. Staatsb. waren um 1870 meist mit 1200 — 2000 Thlr. dotirt, ebenso bei d. preuss. Privatb. unter Staatsverw.; bei den sächs. Staatsb waren die Sätze 1200—2500, der würtemb 686 (Bur.) — 2286, der baier.

Eine Verschiedenheit der Betriebskosten wird sich daher aus anderen Ursachen erklären müssen. Einen Vorzug hat aber sogar die Staatsbahn öfters vor der Privatbahn voraus. Ein Theil der Betriebskosten, nemlich diejenigen der allgemeinen und Centralverwaltung, stellt sich bei grösserer Länge der Linien und absolut höherer Gesammteinnahme relativ günstiger. Daraus folgen natürliche Vorzüge der grossen vor den kleinen Bahnen und demgemäss öfters auch schon der einzelnen, eine längere Strecke verwaltenden Staatsbahn vor der Privatbahn.[44])

Hiervon abgesehen hängt die Höhe des Procents der Betriebskosten von der Roheinnahme wieder von ganz anderen Factoren ab: vor Allem die Grösse, Art, Richtung des Verkehrs selbst, das davon vornemlich bedingte Verhältniss des todten zum nützlichen Gewicht, die Niveauverhältnisse der Bahn, selbst das Klima der Gegend, endlich die Höhe der Arbeitslöhne, der Preise des Brennstoffs u. dgl. m. sind hier entscheidend.[45]) Aus diesem

---

915—1714 (ohne Generaldirector), der bad. 686 (Bur.) — 1371—2285 Thlr. Dagegen z. B Berl.-Hamb. 2500—6000, B.-Görlitz 1800—4000, Berl.-Magdeb. 800—4200, B.-Stettin 500—5000, Magdeb.-Leipz. 1000—4500, Baier. Ostb. 3429, Pfälz. 2857 bis 4572 Thlr., indessen Thüring., Leipz.-Dresd. doch wieder in den Maassen der Staatsbahnen. In den letzten Jahren sind meist Erhöhungen der Gehalte eingetreten. So bezogen die Mitglieder der obersten Verwalt. um 1874 bei d. preuss. Staatsbahnen 900—3800 Thlr., gewöhnlich 1400—3100 Thlr., bei d. sächs. Staatsb. 1000—3500, würt. 1067—3000 Thlr., bei Berl.-Hamb. jetzt 2500—7500, B.-Görl. 2100—5000, B.-Magd. 800—6000, B.-Anhalt 2750—8000, B.-Stettin 1000—5500, Magdeb.-Halberst. 200—8000, bei Magd.-Leipz. bis 8500 Thlr.: nach deutschen Staatsbeamtenverhältnissen also z. Th. übertriebene Steigerungen bei den Privatbahnen.

[44]) Die Rechnungen der einzelnen Bahnen sind bes. im Posten der „allgemeinen" Ausgaben nicht immer genau vergleichbar, weil demselben besondere Zahlungen, z. B. für Bahnpacht (Hannov. B.) zugerechnet werden. Bei kleinen, selbständig verwalteten, vollends bei wenig frequenten solchen Privatbahnen stellt sich das Procent der allgem. Ausg. v. d. Gesammtausgabe sehr hoch, z. B. 1869 Tils.-Insterb. 20 % (preuss. Stat., 18·9 Deutsche Stat.), überh. bei mehreren Privatb. Preussens über 10, meist 6—9 %. Dagegen bei einzelnen grossen und frequ. Privatbahnen auch unter 5 %, z. B. Cöln-Mind. 4·7, ebenso B.-Stett., B.-Hamb. nur 3·7, bei d. älteren preuss. Staatsbahnen 5—6 % (wo aber Inspection inbegriffen; deutsche Stat. giebt 4·05—4·31 an), nur Ostb. 7·8 (5·65). Bad. 3·28, Baier. 1·78, Sächs. 4·09, Würt. 2·49 %. Im J. 1874 fiel nach d. Vereinsstat. auf d. allg. Verw. bei d. deutschen Staatsbahnen 4·80 % d. Gesammtausg. (Baier. nur 1·88), bei d. Privatb. in eigen. Verwalt. 5·48 (Tils.-Insterb. 17·44, auch bei and. kleinen Verwalt. 10—20 %).

[45]) Auch in diesem Puncte sind die Berechnungen nicht immer gleichartig, die amtl. preuss. u. die Statist. des D. Eisenbahnvereins zeigen Abweichungen in den Procenten der Betriebsausg. von d. Betriebseinn., so bei d. preuss. Staatsb. Ungünstiger stellt sich das Procent besonders bei weniger frequ., bei neuen, bei kleinen (wegen Höhe der allgem. Kosten u. geringerer Ausnutzung des Materials), bei älteren Bahnen, denen neue, noch wenig frequente Strecken hinzutreten. Nach der preuss. Eisenbahnstat. für 1869 S. 73 war das Procent bei d. Staatsb. 46·7 (Min. Ostb. 37·8, Max. Bebra-Hanau, eben eröffnet, 63·2 %), (in d. bes. ungünst. Jahre 1874 nach d. Vereinstatist. S. 95 bei allen deutsch. Staatsb. 70·17, Min. oldenb. 48·62, würtemb. 57·68, bad. 58·33, baier. 60·25, sächs. 62·26, niederschles. märk. mit Gebirgsb. 67·65,

Kostenprocent lässt sich also für die Staats- oder Privatbahnfrage nichts entnehmen.

b) Bei einem Vergleich ganzer Bahnnetze kommt dagegen ein Vorzug des Staatsbahnwesens in Betracht. Die einheitliche, selbst centralistische Staatsverwaltung aller Bahnen eines Landes ermöglicht immerhin eine nicht unwichtige Ersparung an Centralverwaltungskosten, an Abrechnungsarbeit u. dgl. m. verglichen mit der Zersplitterung der Privatbahnen in zahlreiche kleine Verwaltungen.[46]) Viele unnütze Kosten, z. B. für Verwaltungsräthe in ganzen oder halben Sinecureposten, liessen sich dabei ersparen.

3) Die Einheitlichkeit des Betriebs bietet auch grosse anderweite Vortheile für Schnelligkeit, Pünctlichkeit, Einfachheit des Verkehrs. Eine ähnliche Concentration der Bahnen unter einer Privatverwaltung ruft dagegen wieder die grössten Bedenken wegen des factischen Monopols hervor. Das „Verbandswesen" der Privatbahnen, wie z. B. das heutige deutsche, kann die Uebel der Zersplitterung der Verwaltungen nur wenig beseitigen: Verwirrung, Ungleichmässigkeit der Tarife, nachtheilige

---

Ostb. 76·32, Frankf. Bebra 95·20 %), bei d. unter Staatsverw. steh. Privatbahnen 42·6 (Min. Oberschles. Hauptbahn 35·4, (in 1874 44·58 nach d. Vereinsstat.), Max. Rhein-Nahe B., schwacher Verkehr u. theurer Transportdienst, 61·7%) (1874 100%), bei den selbstverwalt. Privatb. 42·9 (1874 59·15), (Min. Rheinische 33·9, ferner zwischen 37 und 39 bei Berl.-Anh., B.-Magd., Cöln-Mind., Magd.-Leipz., Max. die neuen, schwach frequ. Linien v. Vorpommern 81·2, Hinterpomm. 79·4, Tils.-Insterb. 64·3%). (1874 Rhein. 46·11, B.-Anhalt 51·67, B.-Magd. 59·38; vorpomm. B. 72·18 nach d. Vereinsstat.) Eine Abnahme des Procents dieser Betriebsausgaben im D. aller preuss. Bahnen hat nach u. nach stattgefunden; 1859 46·6, 1861 41·9, 1865 40·3, 1868 45·1, 1869 44·0, die Steigerung 1868 erklärt sich aus der Einrechn. der Bahnen der neuen Prov. Dagegen ist das Procent aller Ausg. von der Roheinnahme, nach vorübergeh. Abnahme, in 25 Jahren dasselbe geblieben: 1844 52, Min. 1851 46·6, Max. 1858 59·1, neues Min. 1862 u. 1865 48·9, 1867 54·4, 1869 52·1 %. — Bei d. sächs. Staatsbahnen war 1869 d. Procent sämmtl. Ausg. v. d. Bruttoeinn. 42·71, bad. 51·05, würt. 60·11 (viel neue Routen), baier. 63·08 (incl. Pachtzahl.?), braunschw. 48·13. In d. letzten Jahren, bes. 1872—74 ist eine enorme Steiger. d. Ausgaben u. der Procente ders. v. d. Einn. eingetreten. Die Quote d. Betriebsausgabe von d. Bruttoeinn. war bei d. preuss. Bahnen 1871 44·8, 1872 50.4, 1873 54·9, 1874 57·7, d. Steiger. v. 1873 auf 1874 bes. stark bei d. Staatsb. S. u. §. 259—263.

[46]) Seit 1869 sind die früher getrennten sächs. Staatsbahnen unter eine Centralverwaltung gestellt. Für Aehnliches in Preussen, wo noch 8 Staatsbahnverw. bestehen. plädirt Perrot. Da hier einige wicht. Privatbahnen (Oberschles. mit d. nun fusion. Wilhelmsb., Berg.-Märk., Rhein-Naheb.) vom Staate verwaltet werden, wodurch wenigstens 2 zusammenhängende Gruppen bestehen, eine westl. (Saarbr., Rhein-Nahe, Nass., Main-Wes., Hannov., Westf., Berg.-Märk.) und eine östl. (Ost, Niederschles., Oberschles.), so liessen sich wohl 2 Verwalt. bilden. Indessen ist es fraglich, ob hierbei nicht eine zu grosse Centralis. entstände. Weber u. A. nehmen an, dass das heut. baier. Staatsbahnnetz, incl. Ostbahnen, jetzt schon über 3000 Kil., das Maximum der Bahnlänge unter einer Centralverwalt. darstellt. Den ries. Aufwand f. d. Abrechnungspers., zur Wagencontrole u. s. w. bei der Zersplitt. d. Verwalt. heben Weizmann u. d. Verf. d. „Tariferhöh. od. Reichseisenb.?" (S. 18) u. v. A. m. hervor.

Concurrenzmacherei, Uebertreibungen und unrichtige Regelung des Differentialtarifsystems u. s. w.[47]) Auch die Regierungscontrole der Privatbahnen wird solchen Uebelständen nur wenig abhelfen können.[48])

§. 249. — E. Tarifwesen. Der wichtigste Punct in volkswirthschaftlicher Hinsicht ist die Höhe der Tarifsätze (bei der Vergleichung richtiger Weise combinirt mit der Zeitdauer des Transports)[49]) und die Einrichtung des Tarifwesens. Davon wird unten in §. 264 ff. die Rede sein. In der Frage des Eisenbahnsystems handelt es sich hier um die grössere oder geringere Neigung zu Tarifermässigungen, Tarifreformen und zur zweckmässigen Einrichtung des gesammten Tarifwesens überhaupt. Hier kann unmöglich von einem natürlichen Vorzug der Privatbahn, wohl aber muss von einem solchen der Staatsbahn gesprochen werden. Denn diese ist wenigstens nicht durch ihr ganzes Wesen genöthigt, den rein gewerblichen Standpunct einzunehmen. Dass auch sie dies oft thatsächlich thut, beweist nicht für das Gegentheil. Vielmehr zeigt dies, dass ein besonders seltsamer Grund gegen Staatsbahnen,[50]) dieselben würden nemlich durch das Drängen des Publicums nach Tarifermässigungen leicht um die nothwendige privatwirthschaftliche Rente gebracht, was die Finanzen übermässig gefährde, haltlos ist.

Eine Privatbahn wird freiwillig immer nur solche Tarif-

---

[47]) Der Hauptpunct der Klage in Deutschland! Ueber 1500 Tarife in Kraft u. immer weitere Vermehr. und Verwirr., so dass im Güterverkehr Niemand mehr aus noch ein weiss: die consequente Folge des Privatbahnsystems, wenn man nicht in „Fusionen" das Heil sucht, die in andrer Bezieh. wieder bedenklich. Practischer Hauptgrund für das deutsche Reichseisenbahnproject. S. bes. die in Note 1 gen. Broschüren, nam. „Tariferhöh. od. Reichsbahnen?", „zehn Jahre preuss. dtscher Eisenbahnpolit.", Weizmann u. s. w., früher Perrot's Schriften.

[48]) Man hat das Heil in einem Staats-Eisenbahnamt zur Oberaufsicht u. s. w. suchen wollen. S. über die wenig ermuthigenden englischen Versuche Cohn, engl. Eisenbahnpolit. I. Kap. 4, auch II. Kap. 1 u. 4 pass. Im Deutschen Reiche drängte d. Handelsstand lange auf ein Reichseisenbahnamt hin. Im J. 1873 erfolgte die Errichtung desselben (s. „zehn Jahre" u. s. w. S. 37 ff., Gesetz v. 27. Juni 1873). Aber den gehegten Erwartungen hat die neue Behörde in keiner Weise entsprochen, weil sie zu machtlos ist, ihren Beschlüssen Anerkennung u. Befolgung zu verschaffen.

[49]) Nicht nur, wie gewöhnlich, mit Unterscheidung der Schnell-, Pers.-, gemischten Züge beim Personenverkehr, des Eil- und Frachtguts beim Güterverkehr, sondern auch noch weiter mit Berücksichtigung der Zeitdauer des Transports innerhalb jeder dieser Kategorien. Wenn z. B. zwei Bahnen für 1 Meile p. Person II. Cl. im Schnellzug g Gebühren erheben, die erste aber p. Stunde 6—8 Meilen (meist Norddeutschland), die letzte nur 5—6 M. (Baiern) transportirt, so ist jene offenbar die billigere. Ebenso wären Bequemlichkeit, Sicherheit bei der Vergleichung zu berücksichtigen, ferner ob die Person genöthigt wird, eine höhere Classe zu benutzen u. s. w.

[50]) Räsonnement von Raudot, das Bergius 2. A. S. 244 beachtenswerth nennt. Auch die Gegner d. d. Reichsbahnen haben gelegentlich so gesprochen.

reductionen vornehmen, bei welchen sie in Folge des verhältnissmässig stärker steigenden Verkehrs doch eine höhere Rente erzielt. Unter diesen Satz herabzugehen, kann sie nur durch den Staat, wie die Einen verlangen, oder durch die freie Concurrenz, wie die Anderen erwarten, gezwungen werden. Beides Hülfsmittel von sehr zweifelhaftem Werthe.

1) Oft und mit Recht pflegt den Privatbahnen ein Maximaltarif für den Personen- und Güterverkehr und die einzelnen Hauptclassen beider gesetzt zu sein. Dadurch wird eine Grenze für eine mögliche monopolistische Ausbeutung nach Oben zu gezogen, mehr aber auch nicht.[51] Die Vorbehalte mancher Eisenbahngesetze und Concessionsurkunden, dass bei einer gewissen, sogar recht hoch gegriffenen Maximalrente eine Tarifreduction eintreten solle,[52] haben sich dagegen fast immer als werthlos erwiesen. Selbst solche Tarifermässigungen, welche nur zeitweise die Rente schmälern, scheuen Privatbahnen. Sie experimentiren überhaupt nicht gern in den Einrichtungen, in der Tarifpolitik, sobald nur von fern eine Verringerung der Erträge droht.[53] Dagegen kann eine Staatsbahn durch die Gesetzgebung einfach zu einer anderen Tarifpolitik veranlasst werden, wenn das Gemeinwohl es fordert. Experimente und Reformen in den Tarifen und in den gesammten Fahreinrichtungen sind besonders bei Staatsbahnen vorgekommen.[54] In der mit dem Tarifwesen zusammenhängenden

---

[51] Dies hat G. Cohn in s. Werke öfters gezeigt, vgl. II, 82 ff. u. überh. bes. II, Kap. 3 daselbst. Die englischen Maxima sind ohnedem meist so hoch, dass d. Bahnen im eigenen Interesse darunter bleiben.

[52] Z. B. preuss. Eisenbahnges. v. 3. Nov. 1838, §. 33: wenn der Reinertrag nach Abzug der Ausgaben u. des Beitrags z. Reservefonds 10 % des in dem Unternehmen angelegten Kap. überschreitet, müssen die Fahrpreise in dem Maasse herabgesetzt werden, dass dies nicht geschieht. Diese Vorschrift kann zur Ausdehnung des Unternehmens nöthigen, was immerhin eine gute Folge ist, aber erreicht ihren eigentl. Zweck schwerlich. Durch eine richtige Vertheilung des Anlagekap. auf Actien und Prioritäten lässt sich für die Actionäre eine viel höhere Dividende als 10 % erlangen, wie so viele preuss. Privatbahnen zeigen, ohne dass eine Tarifreduction nach obiger Bestimmung nöthig wird. — Auch im österr. Eisenbahnges. v. 1854 behält sich die Staatsverwaltung eine billige Herabsetzung der Tarife vor, wenn die Rente des Anlagekapitals 15 % übersteigt. Practisch sind die preuss., österr. und ähnliche gelegentlich in d. engl. Eisenbahnacts vorkommende Bestimmungen niemals geworden. Vgl. Cohn II, 552.

[53] Schwierigkeiten bei d. Einführung einer 4. Wagenclasse für d. Personenverkehr in Preussen bei manchen Privatbahnen, z. B. der Berl.-Anhalter, die erst sehr spät dazu überging; ebenso früher bei der Einführung von Nachtzügen.

[54] Einführung der 4. Wagenclasse bei allen älteren preuss. Staatsb., bald nach der Annexion auch in Hannover. Leider haben die Staatsbahnen der D. Mittelstaaten dies nicht nachgeahmt. Baden hat sogar die 4. Cl. wieder beseitigt. Die Einführung der 4. Cl. bei den Privatb. erfolgte in Preussen meist durch Anregung oder Drängen des Staats. Freiwillig ist sie bisher in and. D. Landen von keiner Privatb. vorge-

Frage der Trennung des Fahr- und Frachtverkehrs oder der Annahme des sogen. „natürlichen“ Tarifsystems haben sich Staatsbahnverwaltungen entgegenkommender gezeigt.[55]) Thatsächlich sind endlich die Tarife der Staatsbahnen in den Ländern des gemischten Systems allerdings nicht immer niedriger als die der Privatbahnen. Berücksichtigt man aber die schwächere Rente der Staats- gegenüber den guten Privatbahnen, so erscheinen die gleichhohen oder selbst etwas höheren Tarife vieler der letzteren im Grunde wesentlich höher.[56])

2) Die Anhänger des Privatbahnsystems verlassen sich dem allen gegenüber stets auf die günstigen Folgen der „freien Concurrenz,“ welche letztere im Staatsbahnsystem, wo der Staat an

---

nommen (ausser bei d. ehem. mecklenb.). In Oesterreich sind es auch fast nur die neuen Bahnen, d. 4. Cl. haben, nicht die grossen alten Gesellsch. (Nord-, Süd-, Staats-, Westb.). — Belgische Tarifreform im Personenverkehr der Staatsb., 1865, eine principiell wicht. wenn auch verfehlte Massregel, s. darüber unten §. 268. — Tarifreductionen im Massenverkehr, z. B. zur Zeit von Theuerungen für wicht. Nahrungsmittel in Preussen zuerst bei d. Staatsb. (übrigens eine Massregel von zweifelhaftem Werth).

[55]) Nass. Staatsb., Elsass.-Lothr. Reichsb. — Bereitwilligk. anderer Staatsbahnen, nicht der Privatbahnen, auf einen bezügl. in Hamburg auf der Vereinsversamml. 1860 gefassten Beschluss einzugehen, Perrot. Eisenbahnref. S. 41. Vgl. auch die Verhandl. d. Commiss. d. D. Handelstags für Eisenbahnwes., D. H. Bl. 1871, S. 216 (Nr. 20). Ueber die Frage selbst s. u. §. 269 u. §. 270, 271.

[56]) Die Frage ist wegen der in Anm. 49 angedeuteten Umstände nicht so einfach zu entscheiden, als es scheint. Es kann z. B. eine Bahn niedrigere Personentarife haben, aber sie nöthigt die Leute wegen ihrer nur 1 oder 2 Classen führenden Schnellzüge, wegen der geringen Zahl und der unbequemen Zeit, des langsamen Fahrens der Personenzüge, die höhere Classe eines theureren Schnellzugs zu benutzen, wie nur zu sehr auf verschied. Deutschen u. vollends fremden Staats- und Privatbahnen (bes. z. B. in Baiern) üblich, auch öfters durch die Eingleisigkeit der Bahn geboten ist. (Cohn theilt aus England Chicanen d. Bahnen in Betr. der Beförderung der sogen. Parlamentszüge, wenigstens früher, mit). Bei den Durchschnittszahlen der Rechenschaftsberichte über die Erträge einer Person u. eines Centners Güter p. Meile, die gleichwohl zum Vergleich noch die geeignetsten, ergiebt sich ferner z. B. für Bahnen mit ausgedehnten Differentialtarifen, zu denen Massengüter über die Bahn gingen, ein niedrigerer Satz der Frachten, während der interne Verkehr höher belastet ist. Auch beim Personenverkehr beginnt das Differentialtarifsyst. Platz zu greifen, z. B. für die verschied. Routen Berlin-Frankfurt, über Thüringen und über Kreiensen-Cassel, für Berlin-Cöln dsgl., Magdeb. u. Lehrter-Hannov. Route. Berlin-Dresden über die Anhalter und die directe Route. Dadurch erscheinen öfters die Tarife kleiner u. mittlerer Privatbahnen, die zufällig innerhalb einer Bahngruppe von Concurrenzrouten liegen, zu günstig gerade im Vergleich mit grossen Staatsbahngruppen. Eine Verschiedenheit der Tarifsätze ist endlich auch durch ungleiche Baukosten und ungleiche Frequenz gerechtfertigt: hohe Sätze billiger Bahnen mit grossem Verkehr u. hoher Rente sind dann aber besonders übel. Sie zeigen sich öfters bei Privatbahnen. Zum Vergleich für unsere Frage muss man möglichst ähnliche nachbarliche Staats- u. Privatbahnen wählen, wie in folgender Zusammenstellung nach der D. Eisenbahnstatist. für 1869, Pers. u. Centn. p. Meile. Beim Personenverkehr ist zu beachten, dass in Norddeutschl. allgemein 50 Pfd. Gepäck frei befördert wird, in Süddeutschland, theoretisch richtiger, nicht, woneben die Gepäcktarife sehr hoch sind.

der Erhaltung einer guten Rente interessirt sei, sich niemals so geltend machen könne.[57]) Die freie Concurrenz wirkt aber that-

---

	Personen p. M. Sgr.				Güter p. Centn. p. M. Pf.				Kosten p. M. 1000Thlr.	Rente %
	I.	II. Classen	III.	IV.	Eil- gut	Norm. gut	Ermäss. gut	Koh- len		
Nordostdeutsche Gruppe:										
Stb. Ostb.	6·45	4·76	2·70	1·56	9·71	5·49	2·36	1·56	477	7·20
„ Niederschles. . .	6·27	4·23	2·48	1·51	11·29	4·97	2·24	1·09	708	{6·13 7·12
(„) Oberschles. . . .	6·17	4·46	2·60	1·58	13·0	6·49	2·31	1·49	605	18·28
(„) Bresl.-Glog. . .	6·0	4·24	2·63	1·51	11·14	5·40	2·33	1·17	450	7·22
„ Sächsische . . .	6·04	3·69	2·40	1·34	12·14	5·88	2·40	—	671	8·32
Priv. Bresl.-Freib. .	5·64	3·36	2·26	1·42	12·51	6·54	2·52	2·05	465	8·56
„ Berl.-Görl. . .	5·73	3·86	2·66	1·52	12·30	5·24	2·20	1·19	434	4·09
„ B.-Stettin . . .	6·97	4·83	2·57	1·69	11·80	5·96	3·05	1·62	529	8·42
„ B.-Hamb. . . .	6·30	4·56	3·35	1·60	9·61	3·41	2·42	1·41	372	10·99
„ B.-Anh.	6·68	4·67	2·82	1·59	11·87	5·48	2·86	1·70	359	13·12
„ B.-Magd. . . .	6·75	4·84	2·84	1·83	9·60	4·10	2·28	1·52	762	11·97
„ Magd.-Lpz. . .	7·03	4·32	2·57	1·92	10·37	5·07	2·90	2·03	537	15·54
„ Lpz.-Dresd. . .	5·95	4·03	2·47	—	10·0	4·50	2·44	1·30	548	8·59
Nordwestdeutsche:										
Stb. Hannov.	6·21	4·13	2·61	1·47	9·01	3·97	2·18	1·15	504	7·53
„ Westfäl.	6·40	4·20	2·80	1·51	10·0	5·0	2·30	1·30	455	3·93
(„) Berg.-Märk. . .	5·39	3·83	2·37	1·76	10·77	5·10	2·22	1·95	814	7·39
Pr. Köln-Mind. . . .	6·78	4·39	2·79	1·57	9·30	4·68	2·19	1·51	920	9·37
„ Rheinische . . .	7·07	3·94	2·45	1·25	11·05	4·84	2·32	1·69	747	8·18
Südwestdeutsche:										
St. Nass.	5·38	3·32	2·14	—	10·31	4·32	1·65	1·47	759	2·95
(„) Rhein-Nahe . . .	6·28	4·06	2·61	1·37	10·74	5·09	1·90	1·41	1024	1·75
„ Saarbr.	6·19	3·94	2·55	1·46	12·02	5·74	2·02	2·19	851	5·57
„ Bad.	6·62	3·90	2·16	—	9.80	i. folg. Z.	2·74	i. vor. Z.	613	4·53
„ Württ.	5·60	3·67	2·33	—	alle Güter:		2·75	—	596	3·47
„ Baier.	6.56	4·01	2·60	—	„	„	2·87	—	613	4·23
Pr. Taunus	6·33	4·01	2·16	—	12·0	6·10	2·30	i v. Z.	515	8·02
„ Hess. L. B. . . .	6·09	3·22	1·95	—	9·46	5·16	2·15	„	604	8·25
„ Pfälz. B.	5·83	3·07	1·95	—	8.58	4·29	2·17	1·61	915	6·44
„ Frkf.-Han.	7·39	5·05	2·02	—	9·12	6·41	3·12	i. v. Z.	915	7·34
„ Baier. Ostb. . . .	5·14	3·39	2·13	—	alle Güter:		2·11	—	393	9·61

Die Daten dieser Vereinsstat. weichen mitunter von denen der amtl. preuss. Statist. etwas ab. Die Bahnen mit der Klammer am Anfang sind Privatb. unter Staatsverw. Grosse Unterschiede in den Tarifsätzen finden sich nicht. Bei gleichzeitiger Vergleichung der Tarife, Baukosten und Renten fällt jedoch das Urtheil fast durchweg zu Gunsten der Staatsbahnen aus: so bei den preuss. östl. Staatsbahnen verglichen mit den schles. u. in Berlin mündenden Privatbahnen; bei den sächs. Staatsb gegenüber Magd.-Leipz. u. Leipz.-Dresd.; ebenso im Ganzen doch auch in d. nordwestd. u. in d. südwestd. Gruppe, wo die Renten der Staatsbahnen der 3 südd. Staaten durch starke Ausdehnung der Netze neuerdings geschmälert sind. Die neueste Eisenbahnstatist. f. 1874 zeigt in diesen Verhältnissen keine princip. Veränderung.

[57]) S. d. Arbeiten von O. Michaelis, Dorn und and. Mitgliedern d. D. Freihandelsschule, die Vieles von der Trennung des Fahr- und Frachtverkehrs erwarten, ein wenn überhaupt, so erst noch zu lösendes Problem. Scholz, d. preuss. Eisenbahnen in Rücks. auf d. Tarifwes. (1870, ohne Jahreszahl). Andererseits die Schriften von Perrot u. bes. G. Cohn, der die Zuversicht auf d. „freie Concurrenz“ u. die Möglichkeit der Trennung v. Fahr- u. Frachtverkehr, „Concurrenz auf d. Linie“ u. s. w. nach d. engl. Erfahrungen abweist. S. u. §. 269.

sächlich gerade im Eisenbahnwesen, wie in so vielen anderen Fällen, nicht immer so, wie es eine einseitige Theorie annimmt.

a) Eisenbahnen geniessen einmal oft lange für ihre ganze Linie und selbst in einem sehr entwickelten Bahnnetz beinahe stets für einen grossen Theil ihrer Linie ein factisches Monopol, wodurch sie ganz oder theilweise ausserhalb der Concurrenz anderer Bahnen stehen. Es zeigt sich dies gerade in dem Differentialtarifsystem,[58]) der viel gerühmten „Frucht der Concurrenz," wo die Tarife zwar für grössere Entfernungen im Durchgangsverkehr ermässigt werden, aber für kleinere Entfernungen, zumal im Binnenverkehr der Bahn, hoch bleiben. Denn hier zwingt die Concurrenz nicht zu Ermässigungen, die sich sonst vielleicht nicht rentiren. Das Differentialtarifsystem in seiner jetzigen Gestalt als blosse Frucht der Concurrenz hat aber so viel Missliches, weil es sich durchaus nur nach dem zufälligen Umstande entwickelt, ob mehrere Bahnen nicht allzu ungleicher Länge zwischen zwei weiter von einander entfernten Orten existiren und unter verschiedenen Verwaltungen stehen. (§. 271). Bei einem allgemeinen einheitlichen Staatsbahnsystem würde der Differentialtarif auch nicht ganz fehlen müssen, aber er würde sich rationell und gleichmässig nach einem festen Grundsatze entwickeln. Der Tarifsatz würde nemlich auch hier bei grösserer Entfernung relativ kleiner und unter Umständen zwischen zwei von einander entfernteren Puncten selbst absolut kleiner als zwischen zwei einander näheren sein können, sobald die Selbstkosten der Transportleistung der Bahn sich im ersteren Fall niedriger als im zweiten stellten, was oftmals vorkommen kann.[59]) Dies ist das richtige Differentialtarifsystem und auch gegen das heutige ist nichts einzuwenden, soweit es auf diesem Principe beruht, wo es dann sehr wohl auch im Binnenverkehr einer etwas grösseren Bahn anwendbar ist. Der Unterschied zwischen dem Staats- und Privatbahnsystem wird daher darin liegen, dass dort leichter ein niedriger allgemeiner Tarif und

---

[58]) Michaelis a. a. O., bes. Vierteljahrschr. für Volkswirthsch. 1864, B. 1. Schäffle, Nationalök. 2. A. §. 268. S. Perrot, Eisenbahnref. S. 56, u. u. §. 264 ff.

[59]) Wenn z. B. auf einer Linie, die von A über B nach C führt, der Verkehr von A nach C meistens volle Wagen giebt und zugleich volle Rückfracht, während die Wagen nach B halbleer gehen müssen und keine Rückfracht finden, so wird in der That oft der Transport zwischen A und C relativ und mitunter selbst absolut billiger als zwischen A und B geliefert werden können. So ungefähr ist das Verhältniss zwischen Binnengegenden mit starker Getreide-, Bergwerksproducten- und Fabrikatenausfuhr nach Seeplätzen und letzteren mit grosser Rückfracht an Colonialwaaren, Baumwolle u. and. Rohstoffen nach jenen Gegenden.

daneben ein noch mässigerer, aber rationeller und ökonomisch richtiger Differentialtarif, hier dagegen ein höherer allgemeiner und daneben nur für einige Routen nach den zufälligsten Concurrenzverhältnissen ein ermässigter Differentialtarif bestehen wird.

b) Auch Letzteres gilt aber nur dann und so lange, als es den Concurrenten nicht passender erscheint, sich über gleichmässige höhere Tarife zu verständigen, was oft das Ende des Concurrenzkampfs ist, oder bis etwa die Concurrenzlinien durch Fusion in eine Hand kommen. Hier wird dann vollends ein factisches Monopol, mindestens für geraume Zeit, geschaffen, ein neues Concurrenzunternehmen noch schwerer entstehen, weil es mit einer noch mächtigeren Concurrentin kämpfen müsste, und die Tarife werden möglichst beim Alten bleiben.[60])

Die vorhergehenden Sätze sind vornemlich deductiv gewonnen, d. h. aus dem inneren Wesen beider Bahnarten abgeleitet. Sie finden aber durch die im Obigen schon berührten Erfahrungsthatsachen aus Geschichte und Statistik des Eisenbahnwesens ihre volle Bestätigung[61]) und werden durch die vorgekommenen Fälle einer zu einseitig privatwirthschaftlich oder fiscalisch geleiteten Staatsbahnverwaltung nicht widerlegt. Denn diese Verwaltungsart ist nicht nothwendig gewerbsmässig, wie sie es bei einer Privatbahn ist, und immerhin kommen doch wenigstens ihre finanziellen Ergebnisse dem Gemeinwesen zu Gute.

§. 250. — F. Politische, socialpolitische und ethische Seite der Frage. Hier sind namentlich folgende Puncte erwägenswerth.

1) Ein häufig zu hörender und nicht ganz unrichtiger Einwand gegen Staatseisenbahnen ist der folgende. Durch solche Bahnen, welche nicht nur im Eigenthum, sondern in der Regel — und mit Recht (§. 257) — auch in der eigenen Verwaltung des Staats stehen, werde ein neues zahl- und einflussreiches Staatsdienercontingent und auch sonst noch eine neue grosse Staatsclientel geschaffen. Selbst die Gewerbtreibenden, welche für die Bahn arbeiten, die Befrachter sogar geriethen leicht in eine gewisse

---

[60]) u. [61]) Es ist das Hauptverdienst des Cohn'schen Werks, den unumstösslichen Erfahrungsbeweis aus den Thatsachen des engl. Eisenbahnwesens für die gar nicht aufzuhaltende Tendenz der Privatbahnen zum Abschluss von Compromissen, Cartellen, Betriebsverträgen, zu mehr oder weniger vollständigen Fusionen geliefert zu haben, s. z. B. I, Kap. 5 Ueber die „Verschmelzungen". Stein, Handb. d. Verw. 1. 2. A. S. 407 lässt die Anhänger d. Privatbahnen hier durchaus Gründe vorbringen, welche gegen die Erfahrung sind.

Abhängigkeit, die politisch bedenklich sei. Es ist dies nicht ganz zu leugnen und Spuren davon haben sich mitunter schon gezeigt. Aber auf der anderen Seite ruft auch das Privateisenbahnwesen ähnliche Bedenken wach. Die grossen Eisenbahncompagnieen der Neuzeit, die doch unvermeidlich sind, wenn man die endlose Zersplitterung der Verwaltung vermeiden will, erlangen leicht eine bedenkliche Macht, bilden förmlich Staaten im Staate. Dies Verhältniss hat sich in kleinen Staaten selbst unmittelbar für den ganzen Staat gefährlich,[62]) und sogar in grossen Staaten, besonders bei Gesellschaften auswärtiger Kapitalisten unter der Oberleitung von Ausländern,[63]) misslich erwiesen. Auch entwickelt sich hier ein Patronage- und Clientelwesen, eine Verwaltungsrathscoterie, ein „Eisenbahnkönigthum,“ lauter Formen der unerfreulichsten Geldoligarchie und alles zusammen Dinge, welche bedenklicher sind und doch schwerer Abhülfe gestatten, als jene politischen Gefahren des Staatseisenbahnwesens wenigstens in dem constitutionellen Staate. Die grosse Abhängigkeit der Privatbahnbeamten, selbst der höheren, von der obersten Verwaltung hat mit Recht, unter dem Hinweis auf die gesicherte und ehrenvolle Stellung im Staatsdienst schon wiederholt Anlass zu Klagen gegeben, z. B. in Oesterreich.[64]) Auch darf Gewicht darauf gelegt werden, dass der Staat als grosser Arbeitgeber für die Handarbeiter dann leichter in der Lage ist, auf passende Reformen im Arbeitsrecht und auf Verbesserung der ökonomischen Lage der unteren Arbeiterclasse hinzudrängen, sobald er seine bezügliche Mission nur richtig auffasst.[65])

2) In Kriegen sind die Staatsbahnen mehr als die Privatbahnen dem Feinde preisgegeben. Practisch geht daraus vornemlich nur in Betreff des Fahrmaterials eine nicht zu leugnende Gefahr hervor, da dasselbe als Staatseigenthum im Falle einer feindlichen Erbeutung auch im Friedensschluss nicht wie doch wohl meistens dasjenige der Privatbahnen[66]) ohne Weiteres wieder herausgegeben werden wird. Hier würden völkerrechtliche Abmachungen wün-

---

[62]) Z. B. in Luxemburg! Aehnliche Bedenken in Belgien.

[63]) Oesterr. Staats- u. Südb., italien. Bahnen. Rückkauf d. nordital. Bahnen von der österr. Südbahngesellschaft in Italien im J 1876 mit aus dieser Rücksicht.

[64]) Mehrfach Erörter. in d. Ztschr. d. österr. Beamtenvereins.

[65]) S. meine Grundleg. I, §. 176 a. E.

[66]) Im österr. Kriege v. 1866 ist von Preussen keinerlei Bahnmaterial zurückbehalten, das sächs., worunter Staatseigenthum, wohl aus besond. Rücksichten zurückgegeben. Auch die französ. Ostbahn erhielt nach den Friedensbestimmungen von Versailles u. Frankfurt 1871 alles Material zurück. Die elsäss.-lothring. Linien dieser Bahn sind ausdrücklich ohne Betriebsmaterial an Deutschland abgetreten worden.

schenswerth und doch wohl kaum unmöglich sein. Eine Entschädigung für die Benutzung der Staatsbahnen durch den siegreichen Feind lässt sich freilich wohl nicht erlangen. Aber auch diejenige für die Benutzung der Privatbahnen wird doch oft nur durch den besiegten heimischen Staat gewährt werden.

3) Bei der *ungeheuren Bedeutung der Eisenbahnen im Kriege* selbst bietet das Staatsbahnsystem auch den Vortheil, dass die Benutzung der Bahnen für militärische Zwecke sich doch noch rascher und einfacher wird einrichten lassen, als wenn erst an viele einzelne Privatverwaltungen Ordres ergehen und mitunter doch auch erst mit ihnen Vereinbarungen getroffen werden müssen. Je nach der geographischen Lage eines Landes und den politischen Gefahren, die sie mit sich bringt, kann dies ein wichtiger Grund mehr für Staatsbahnen werden, wie wohl in Deutschland.[67]

4) Man hat auch behauptet, das *Staats*bahnsystem *gefährde die politische Unabhängigkeit der Bevölkerung* gegenüber der Regierung, weil eine Gegend oder ein Ort, um eine Eisenbahn zu erlangen, politisch gefügig sein müssten und würden. Auch die Integrität der Staatsbeamten und vollends der Volksvertreter werde leicht Versuchungen Seitens Derjenigen unterliegen, die eine Bahn wünschten. Auch diese Gefahren sind nicht ganz zu leugnen und einzelne vorgekommene Fälle können als Belege dienen. Eine Abhülfe liegt in möglichster Oeffentlichkeit, in strenger parlamentarischer Controle, in genügender Höhe der Gehalte u. s. w. Jedenfalls sind aber die ähnlichen Gefahren im Privatbahnsystem ungleich grösser und bereits öfters schlimm hervorgetreten. Auch bei einer sehr liberalen Gestaltung des Eisenbahnrechts möchte das *Concessionssystem* kaum zu beseitigen sein. Die Aufstellung blosser Normativbedingungen, bei deren Erfüllung das Recht, eine bestimmte Linie zu bauen, einem Privaten oder einer Gesellschaft ohne Weiteres gewährt werden müsste, ist unthunlich und nirgends in der Praxis üblich. Die Nothwendigkeit der Expropriationsbefugniss, die manchfachen Interessen hinsichtlich der Richtung, Bauart, Tarife u. s. w. machen eine *specielle Genehmigung jeder einzelnen Bahnunternehmung und Bahnroute unumgänglich*. Auch in England hat man davon

---

[67]) Dies ist ein Hauptgrund vieler Anhänger des Reichseisenbahnprojects, — ein durchschlagender übrigens auch für mich nicht. Die gute Erfahrung in 1870—71 ist freilich nicht beweisend genug für das Ausreichen mit dem bestehenden Zustande. Der Hinweis der Gegner des gen. Projects auf Art. 47 der Reichsverf. ebensowenig.

nicht absehen können.[68]) Unliebsame Folgen hiervon sind nicht zu verkennen, mag die Concession durch Regierungsverordnung oder durch Gesetz, durch eine Verwaltungsbehörde oder, wie in England, durch das Parlament ertheilt werden. Die Beamten der entscheidenden Instanzen, im zweiten Falle selbst die Abgeordneten in den Parlamenten werden dann nur zur leicht in die Interessen der Speculation hineingezogen und der Bestechung und Corruption ist Thor und Thür geöffnet. Diese Gefahr ist entschieden grösser als beim Staatseisenbahnwesen und der damit verbundenen Aufnahme von Staatsschulden. Denn namentlich in Zeiten lebhafter Börsenspeculation locken grosse Gewinnste bei der Erlangung einer Concession. Solche Gewinnste werfen genug ab für „Bestechungsprämien" und die um eine Concession sich bewerbenden Speculanten sind wahrlich nicht immer die Leute, die vor solchen Mitteln zurückscheuen. Es ist ein offenes Geheimniss, dass sich an das Eisenbahnconcessionswesen hie und da eine schlimme Corruption angeknüpft hat.[69])

5) In socialpolitischer und allgemein-volkswirthschaftlicher Beziehung muss man endlich wieder den grossen Vortheil anerkennen, den die gleichmässigere Kapitalverwendung beim Bahnbau, die bewusste Einengung des Gebiets privatwirthschaftlicher, hier besonders leicht extravaganten Speculation und die Hinübernahme eines Grund- und Kapitaleigenthumobjects, das so leicht zur Ausbeutung Anderer gebraucht und doch so schwer oder gar nicht einer Staatscontrole unterzogen werden kann, aus dem Privat- in das öffentliche Eigenthum mit sich bringt.

So spricht auch diese Seite der Frage mindestens nicht gegen Staatsbahnen, eher entschieden für sie.

Aus keinem der im Vorhergehenden vorgeführten einzelnen Beweisgründe für und wider Staats- und Privatbahnen lässt sich ein unbedingtes Princip für das eine oder andere System, wie früher schon zugegeben wurde, ableiten. Aber irgend durchschlagende Gründe gegen das Staatsbahnsystem haben sich nicht gefunden, vielmehr möchte eher noch das Gewicht der hier ge-

---

[68]) Vgl. das ganze Werk v. Cohn, bes. B. I. Die engl. Eisenbahngesetzgebung entwickelte sich historisch aus d. Wegegesetzgebung.

[69]) Auch in England scheint es nicht an Beispielen zu fehlen. S. Cohn I, 214. Die preuss. Untersuchungscommission hat die volle Integrität des preuss. Beamtenthums klar herausgestellt. Aber es ist schon der Verdacht übel. S. übrigens auch Stroussberg's Wirken, S. 150 ff., 229 ff.

prüften Gründe, namentlich diese in ihrer Gesammtheit genommen, zu Gunsten dieses Systems den Ausschlag geben. Jedenfalls lässt sich das Ergebniss der früheren Erörterungen über das gesammte Verkehrswesen aufrecht erhalten. Danach gebührt dem Staatsbahnwesen für unsere Länder in der Gegenwart der Vorzug.[70])

III. — §. 251. Die bisherige thatsächliche Entwicklung des Eisenbahnwesens. Sie war in den verschiedenen Culturstaaten eine manchfach verschiedene. Wie schon bemerkt wurde: nicht feste Principien der Verkehrspolitik im Allgemeinen, der Eisenbahnpolitik im Besonderen haben sie beherrscht, sondern zufällige geschichtliche Umstände im Leben der einzelnen Staaten. Beachtenswerth ist aber immerhin für unsere Frage auch diese rein thatsächliche Entwicklung in folgenden Beziehungen.

1) Wo wie z. B. in Oesterreich u. a. L. einmal das Staatsbahnsystem allein oder neben Privatbahnen Platz gegriffen hatte,

---

[70]) Zu diesem Ergebniss waren Männer der Wissenschaft wie R. Mohl und im Ganzen auch Knies schon vor längeren Jahren gelangt. Solche Stimmen kamen aber, gegenüber den Vertretern der ausschliesslichen Privatthätigkeit auch auf diesem Gebiete, nicht zur Geltung. Erst in neuerer Zeit begann auch bei den Practikern, in den Regierungskreisen, sogar Grossbritanniens, der Schweiz, selbst Nordamerikas, und in dem Theile der öffentlichen Presse, welcher sich von den Einseitigkeiten der Manchesterpartei losgemacht hat u. nicht den blossen Interessen der Börsenspeculation dient, ein Umschwung einzutreten. Dadurch kommt die Ansicht der „Theoretiker" wieder zu Ehren. Selbst die deutsche Freihandelsschule zeigt viele „Bekehrte", nur dass man hier in der alten Liebe zur „freien Concurrenz" vorläufig noch bloss das Eigenthum am Eisenwege dem Staate vindicirt, nicht die Verwaltung, und dem Phantom „Concurrenz auf der Linie" nachjagt, die ganze Eisenbahnfrage in d. Tariffrage aufgehen lässt u. s. w. Ueber die Ansichten in England belehrt uns G. Cohn vortrefflich, vgl. bes. den Bericht u. die Stimmen im Ausschuss v. 1872, Cohn, I. 346, II, Kap. 4, bes. 609. Wenn auch unter der Aera der schwächlichen gegenwärtigen Staatsmänner Englands wenig Aussicht zu baldiger Verwirklichung des Staatsbahnsystems daselbst besteht, so ist doch die Neigung für dasselbe schon verbreitet genug u. bei hervorragenden Männern. — Zu einem durchaus halben Resultat gelangt der Bericht der preuss. Untersuchungscommission (S. 155). Er nennt den ausschliesslichen Staatseisenbahnbau in der Gegenwart unausführbar, meint aber doch, dass „volkswirthsch. Rücksichten und Gründe auf die Vereinigung aller Eisenbahnen in den Händen des Staats als letztes Ziel hinführen." Nur zwingende finanzielle Gründe hätten den Standpunct verrückt u. Bau u. Erhaltung der Bahnen dem Staate weggenommen und der Speculation und der Industrie übergeben. Es müsse indessen in Zukunft nicht mehr die Frage zinsgewinnender Rentabilität, sondern unabhängig davon das Bedürfniss des öffentl. Verkehrs in den Vordergrund treten. Der speculativen Privatunternehmung solle nur das Transport- und Befrachtungswesen bleiben. Abgesehen von diesem letzten Puncte, wo ein vielleicht unlösbares Problem ohne Weiteres für richtig erklärt wird, muss man fragen: wie denn die Finanzlage noch werden solle, wenn diejenige Preussen-Deutschlands um 1873 die Durchführung des Plans nicht erlaubt! Auch gegen das Reichsbahnproject sind die finanziellen Gegengründe (bei v. Varnbüler u. A.) die schwächsten. Vgl. die Bremer Debatte.

da waren es meistens wiederum nur fremdartige Gründe, namentlich die aus ganz anderen Ursachen als etwa aus der Eisenbahnpolitik entstandene Finanznoth des Staats, welche zur Veräusserung der bereits vorhandenen Staatsbahnen und zum Uebergang zu dem Privatbahnsystem führten. Auch mit diesen Thatsachen lässt sich also nicht erfolgreich gegen das Princip der Staatsbahnen argumentiren. In dem regelmässigen Vorbehalt des Heimfalls oder Rückfalls der Bahnen in einigen Ländern (Oesterreich, Frankreich) an den Staat, in dem ähnlichen Vorbehalt eines Wiedereinlösungsrechts bei verkauften Bahnen (Oesterreich), findet sich das Princip des Staatsbahnwesens auch gewahrt: nur vorübergehende, namentlich finanzielle Rücksichten zwingen, dasselbe eine Zeitlang bei Seite zu setzen. Die sogen. Veräusserung von Staatsbahnen lässt sich nach der Fassung der Verträge öfters sogar mehr als eine langjährige Verpachtung denn als wirklichen Verkauf betrachten. Dieser Gesichtspunct würde noch schärfer hervortreten, wenn nicht gerade mehrfach nur die Finanznoth Bestimmungen in die Verträge gebracht hätte, die mehr in einen Kauf- als in einen Pachtcontract gehören, z. B. in Oesterreich.

Der principielle Grund, welcher auch in Staaten mit wohlgeordnetem Haushalt in neuerer Zeit so oft zur Veräusserung von Feldgütern, Berg- und Hüttenwerken, Fabriken u. s. w. geführt hat: dass der Uebergang dieses werbenden Vermögens aus dem Staats- in das Privateigenthum und aus der Staatsverwaltung in die Privatverwaltung wünschenswerth oder selbst nothwendig im volks- und staatswirthschaftlichen Interesse sei, — dieser Grund hat notorisch bei den vorgekommenen Veräusserungen von Staatsbahnen nicht mitgewirkt. Er wurde höchstens von einseitig doctrinären Theoretikern und etwa von interessirten Kapitalisten und ihrer Presse aufgestellt: von den Theoretikern auch nicht aus speciellen sachlichen Gründen, sondern in richtiger Consequenz eines eben durchaus nicht absolut wahren Dogma's von der Nothwendigkeit möglichster Einschränkung der Staatsthätigkeiten im Gebiete der Volkswirthschaft.[71])

---

[71]) Dies z. B. der Standpunct von Bergius. In der 2. Hälfte der 50er Jahre, als die Smith'schen theoret. Anschauungen in dem preussisch. Abgeordnetenhause die Herrschaft gewonnen, war einmal eine Gefahr einer solchen Eisenbahnpolitik da. Man verdankt diesen Einflüssen (neben dem Mitwirken finanzieller Momente) die unrichtige Aufhebung d. §. 6 d. Ges. v. 30. Mai 1853 über die Verwendung der Eisenbahn-

2) Wo sich, wie in Deutschland, zufälliger Weise ein gemischtes System von Staats- und Privatbahnen entwickelt hat, da neigt auch die thatsächliche Entwicklung gerade aus principiellen und aus der erfahrungsmässigen Zweckmässigkeit geschöpften Gründen immer mehr dazu hin:

a) entweder die Privatbahnen Seitens des Staats zu erwerben,

b) oder sie wenigstens theilweise unter Staatsverwaltung zu stellen, welche sich in solchen Fällen wiederholt sehr gut bewährt hat, — sogar im Interesse der Eigenthümer der Privatbahn,

c) oder die Privatbahnen zu grossen Bahnunternehmungen zu vereinigen, sei es durch Vereinigung des Eigenthums mehrerer Bahnen in einer Gesellschaft (Fusion) (Frankreich, England, auch Deutschland), oder durch Betriebsüberlassungsverträge u. dgl. m., sei es durch Uebernahme der Verwaltung kleinerer Bahnen Seitens einer Hauptgesellschaft, sei es endlich wenigstens durch Einrichtung von grossen Eisenbahnverbänden zwischen den getrennten Verwaltungen, wie besonders in Deutschland, (mit manchen günstigen, aber durchaus nicht ausreichenden Erfolgen): d. h. man sucht Eigenthum, Verwaltung, Betrieb mehr zu centralisiren, wie es die Natur des Eisenbahnwesens fordert, im Staatsbahnsystem aber von vorneherein erreicht ist, und ohne die bei dem anderen System dann nicht zu vermeidenden Nachtheile.

d) Endlich aber neigt die thatsächliche Entwicklung der Dinge in Ländern des gemischten oder des vorwaltenden oder ausschliesslichen Privatbahnsystems, immer mehr dazu, da die Durchführung der Puncte a, b und c schwierig ist und im letzteren Falle selbst durch die thatsächlichen Monopole grosser fusionirter Privatbahngesellschaften neue Uebelstände entstehen, die Abhülfe in einer weitgehenden Staatscontrole der Privatbahnen zu suchen. (Einrichtung von Staats-Eisenbahnämtern, s. Note 48.) Diese Controle ist aber nicht so erfolgreich und doch wieder in mancher anderen Hinsicht bedenklicher und schwieriger, als das reine Staatsbahnsystem. Sie führt, wenn sie wirklich wirksam werden soll, zu einer rechtlichen Entwerthung des Privat-

---

abgabe (§. 38—40 d. Eisenbahnges. v, 3. Novemb. 1838) zum Ankauf von Eisenbahnactien behufs deren Amortisation durch das Gesetz v. 21. Mai 1859, — gegen den Wunsch u. die bessere Einsicht der Regierung. S. „Zehn Jahre" S. 11.

eisenbahneigenthums, welche im schlimmen Sinne communistisch ist. Dagegen erscheint die Uebernahme der Eisenbahnen auf den Staat gegen genügende Entschädigung, selbst wenn sie in der Rechtsform der Zwangsenteignung (§. 252) erfolgt, als gerechter und socialpolitisch unbedenklicher.

3) Wo sich, wie in Grossbritannien und Nordamerika, das Privatbahnwesen am Reinsten und Ausschliesslichsten entwickelt hat, haben sich allmälig so grosse Schäden gezeigt und die Gesetzgebung und Staatscontrole zu deren Abhülfe so unzureichend erwiesen, dass selbst hier der Gedanke an die Uebernahme des gesammten Eisenbahnwesens auf den Staat nicht nur auftaucht, sondern schon mehr und mehr Verbreitung gewinnt und Versuche zu seiner Verwirklichung beginnen.

Eine unbefangene Würdigung dieser Thatsachen führt daher eher zu einer Bestätigung, als zu einer Verwerfung des Staatsbahnsystems. Soviel Werth darf man auf diese thatsächliche Gestaltung der Dinge legen, auch wenn zuzugeben ist, dass die im Ganzen principlose geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens nicht für sich allein eine principielle Entscheidung der Frage gestattet. [72])

---

[72]) Uebersicht über den Stand des Eisenbahnwesens und die Entwicklung der Staats- und Privatbahnen.

Vgl. bes. Stürmer, Gesch. d. Eisenbahnen (neueste Daten danach unten, f. die Welt II, 3, f. Deutschl. II, 6 ff.), Neumann a. a. O., Goth. Jahrb. (Jahrg. 1877, S. 1001) u. überh. die oben Note 1 S. 26 gen. hist. statistische Literatur. Aeltere Daten, für 1871 meist, in d. 6. A. §. 239, Note k. In den neueren Statistiken sind gewöhnlich die Berechnungen auf die neuen Maasse, Währungen und Münzfusse gestellt. Die „Intensität" des Eisenbahnnetzes pflegt durch eine Vergleichung der Länge der Linien mit d. Flächen- u. Bevölkerungsgrösse zur Anschauung gebracht zu werden. Engel hat (nach Stürmer II, 2) eine „mittlere Proportionale" aus d. Quadratwurzel aus dem Producte der Kilometerzahl, welche auf 1 geogr. Quadratmeile und auf 10,000 Einw. kommt, gebildet, um eine „Eisenbahnausstattungsziffer" zu berechnen, — doch sehr willkürlich, als ob sich 1 Quadratmeile und 10,000 Einw. entsprächen. — Wie bei allen solchen Vergleichen erscheinen ausserdem auch hierbei kleine dicht bevölk. Staaten (z. B. Belgien, Schweiz) in bes. günstigem Lichte, während in manchen Provinzen grosser Staaten die Verhältnisse vielleicht ebenso sind, was aber in der Durchschnittszahl für den grossen Staat verschwindet. Es war Anf. 1876 (nach Stürmer, ganz unbedeut. Abweichungen im Goth. Jahrb.):

	Jahr	Bahnen im Ganzen in Betrieb Kil. m.	Auf 100 g. Qu. M. Bahnen Kil. m.	Auf 1 Mill. Bewohner Bahnen Kil. m.	P. Kil. 1000 Mark um 1874/75
Europa.					
Belgien	1/1 76	3,517	657	670	440 (Staatsb.)
Gr.-Britann.	„	26,870	469	786	461
Niederl. u. Luxemb. .	„	1,895	294	478	223
Deutschland	„	27,980	285	676	251
Schweiz	„	2,066	275	774	272
Frankreich	„	21,587	225	598	369

	Jahr	Bahnen im Ganzen in Betrieb Kil. m.	Auf 100 g. Qu. M. Bahnen Kil. m.	Auf 1 Mill. Bewohner Bahnen Kil. m.	P. Kil. 1000 Mark um 1874/75
Dänemark	1/1 76	1,260	181	672	100
Oesterreich-Ungarn	„	17,368	153	473	262
Italien	„	7,704	143	287	219
Spanien	„	5,796	64	356	296
Portugal	„	1,033	61	235	172
Rumänien	„	1,233	56	273	270
Schweden	„	4,138	56	953	73
Türkei	„	1,537	23	183	—
Russland	„	18,488	19	251	196
Norwegen	„	555	9·6	309	75
Griechenland	„	12	1·3	8	—
Summa Europa	„	142,944	—	—	—

Ausser Europa:	Kil. m.		Kil. m.
Verein. Staaten	119,352	Australien	3,079
(3094 p. 1 Mill. Mensch.)		Asien	12,302
Brit. Nordam.	6,719	Africa	2,372
(1850 p. 1 Mill. Mensch.)		Zus. auss. Europa	151,305
Uebr. America	7,481	Welt	294,249
Ganz America	133,552		

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde nach Stürmer in Kil. m. zu Ende d. J. (f. 1870 abweichend im Goth. Jahrb., sonst meist gleich):

1830	332	1850	38,022	1870	211,859
1840	8591	1860	106,886	1875	294,249

Davon

	Europa	America
1860	51,544	52,235
1870	103,774	96,398
1875	142,944	133,552

Das Verhältniss der Staats- und Privatbahnen zu einander hat in einigen Staaten mehrfach gewechselt, indem Staatsbahnen an Gesellschaften verkauft (bez. auf lange Jahre zur Ausbeutung oder Nutzniessung überlassen), oder Privatbahnen vom Staate angekauft, mitunter aber später selbst wieder verkauft wurden. Der bunteste Wechsel zeigt sich z. B. in Oesterreich. Oefters ist auch zwischen den Verhältnissen des Eigenthums und der Verwaltung der Bahnen zu unterscheiden (s. u.).

Deutsches Reich. Anf. 1876 (nach Stürmer).

	Kil. m.	Kil. m.		Kil. m.	Kil. m.
Staatsbahnen		12,515	Pivatbahnen unter Staatsverwaltung		2,913
neml. preussische	4335		neml. Berg.-märk. (preuss.)	1184	
sächsische	1087		Oberschles. „	1404	
oldenburgische	271		Rhein-Nahe „	122	
Main-Neckar	87		andre (meist in Sachsen)	203	
badische	1152		Privatbahnen unter Privatverwaltung		12,610
würtembergische	1270				
elsass-lothr.	863				
baierische	3435				
Militärb.	15		Summa		28,142

Wird die Länge einiger hier doppelt gerechneten Strecken, die gleichzeitig von zwei Verwaltungen betrieben werden, abgezogen, so reducirt sich die Gesammtlänge auf 28,084 Kil. Davon liegen 195 Kil. nicht im Reichsgebiet, während 91 Kil. andre Bahnen im Reichsgebiet v. ausländ Verwaltungen betrieben werden, so dass im Reichsgebiete liegen: 27,980 Kil., ausserdem 857 Kil. sog. Industriebahnen, wovon 582 f. Locom.-betrieb. Die preuss. Staatsbahnen stehen bisher unter 8 Verwalt., also hat eine derselben durchschnittl. unter sich 542 Kil., Max. Ostb. 1495 Kil. Eine Ausdehnung erfolgte im J. 1876 durch den Ankauf der Halle-Casseler Privatbahn. Bei den baier. Staatsbahnen sind 305 Kil. Pachtbahnen, ferner die im J. 1875 angekauften baier. Ostb.

(bisher Privatb., 1874 769 Kil.) bereits inbegriffen. Die sächs. Staatsbahnen haben sich im J. 1876 durch Ankauf v. Privatbahnen (bes. die Leipz.-Dresd. mit 285 Kil.) noch weiter ausgedehnt, auf 1667 Kil. Anf. 1877. Bei den bad. Staatsbahnen sind ebenfalls 103 Kil. Pachtb. eingerechnet. Die Privatbahnen in eigener Verwaltung zerfallen in 52 selbständige Gesellschaften, durchschnittl. von einer Länge von bloss 242 Kil. Die grössten waren Anf. 1876: Cöln-Mind. mit 1054, Rheinische mit 1044, Magd.-Halberst. mit 935, Berl.-Stettin mit 853, Pfälzer Bahnen mit 508, 5 and. Gesellschaften mit 4—500, 5 mit 3—400, 9 mit 2—300, 7 mit 100—200, 21 unter 100 Kil. Einige dieser kleinen Bahnen werden von anderen Gesellschaften mit verwaltet, Aber die ungemein grosse Verwaltungszersplitterung vermindert sich dadurch doch nur wenig. Trotzdem hat sich meist durch Fusion u. dgl. m. schon eine Besserung ergeben. Die 46 in Preussen von 1838—66 concession. Gesellschaften hatten sich z. B. bis 1867 schon auf 23 reducirt.

In Preussen wurde durch d. Ges. v. 3. Nov. 1838 die Grundlage für die Einführung des Privatbahnsystems geschaffen. Durch letzteres sind auch Ende der 30er u. bis Ende der 40er Jahre eine Reihe der besten u. leicht zu bauenden Linien hergestellt worden (s. o. Note 10). In Betrieb 1844 114·3, 1847 237·9, 1850 377·8 M. Im J. 1847 wurde dann zuerst die Anlage der Ostbahn u. d. Saarbr. Bahn auf Staatskosten beschlossen, 1848 begonnen, 1849 v. den Kammern genehmigt. Ebenso sind von vornherein auf Staatskosten gebaut die neuesten Erweiterungen dieser beiden Bahnen, ferner die Berliner Verbindungsbahn (alte und 1871 eröffnet neue). Dagegen wurde die von einer Gesellschaft gebaute Niederschles.-Märk. B. (Berl.-Bresl.) 1850 in Staatsverwaltung übernommen u. 1852 gekauft u. die mit ihr verbundene Schles. Gebirgsb. dann später auch auf Staatskosten gebaut; ebenso wurde die Westfäl. B. von einer Gesellschaft begonnen, noch vor ihrer Vollendung 1850 v. Staate übernommen, 1854 die Münster-Hammer Bahn dazu gekauft und sie auf Staatskosten erweitert. Die genannten Bahnen bilden die Staatsbahnen d. alten Provinzen, i. G. E. 1869 268·3 M., 147·2 Mill. Thlr. verwendetes Kapital oder p. M. 549,000 Thlr. Anf. 1876 betrug ihre Länge 2753 Kil., Anf. 1877 2790 Kil. mit 721·8 Mill. M. verwendetem Kapital, p. Kil. 258,000 M. In Folge der 1866er Annexionen fielen dem preuss. Staate die sämmtlich auf Staatskosten gebauten hann. (ausschliessl. Staatsbahnsystem in d. ehem. Kön. Hannover, womit 1841 begonnen — Linie Braunschweig-Hannover-Minden, dann Harburg-Lehrte-Hildesheim —, 1850 fortgefahren, Süd- u. Westb.), die churhess. u. Frankf. Strecken der Main-Weserbahn (Cassel-Frankf. als Staatsbahn der 3 betheiligten Staaten 1845—46 begonnen, 1852 vollendet), an die sich dann die seitdem gebaute Bebra-Hanauer Staatsbahn anschloss, ferner die nassau'schen Staatsbahnen zu. Letztere waren von einer Gesellschaft begonnen, 1858 vom nass. Staate übernommen und weiter ausgebaut. Gesammtlänge der Staatsb. der neuen Prov. 1869 179·3 M., 102·7 Mill. Thlr. verwendetes Kap., p. M. 573,000 Thlr. A. 1876 war die Länge dieser Staatsbahnen der neuen Provinzen 1582 Kil., Anf. 1877 (mit Einrechn. der 1876 angekauften Halle-Cass. Bahn) 1802 Kil. mit 479·1 Mill. M. verwendetem Kapital od. p. Kil. 266,000 M. In Schlesw.-Holst. bestanden und bestehen nur Privatbahnen. Eine Veräusserung von Staatsbahnen ist bisher in Preussen nicht vorgekommen; ein Vertrag der Regierung über d. Verkauf der westfäl. Staatsb. an die Berg.-Märk. Ges. wurde v. Landtag nicht genehmigt. Auch eine Verwalt. v. Staatsb. durch Privatges. besteht nicht. Dass man schon von Anfang an nicht durchaus d. Privatbahnsystem für immer behalten wollte, zeigen die Vorbehalte des §. 42 d. Eisenbahnges. v. 1838. Leider fehlt bisher noch immer eine directe Verbindung des östlichen Staats-Bahnnetzes der alten und des westlichen der neuen Provinzen. Durch den Erwerb der Halle-Casseler Bahn u. durch die im Bau begriffene sogen. Berlin-Wetzlar Bahn wird diese Lücke endlich ergänzt. Andere theils schon bewerkstelligte (Berl. Nordb. nach Stralsund, Pomm. Centralb.), th. beabsichtigte Erwerbungen von ganz oder halbfertigen Privatb. (Berl.-Dresd.) werden binnen wenigen Jahren das Netz der preuss. Staatsbahnen stark ausdehnen und besser arrondiren. — Dazu kommt Staatsbetrieb von Privatbahnen. Die vom Staate verwalteten Privatbahnen werden auf Rechnung der betreffenden Gesellschaften geführt, u. wenigstens geraume Zeit mit sehr günstigem finanziellen Erfolg. Es sind die (jetzt mit der Oberschl. fusionirte) Wilhelmsb. (Cosel-Oderberg), die Oberschles. (Hauptb. v. Cosel nach Breslau nebst Zweigen,

Bresl.-Pos.-Glog. u. Pos.-Starg. u. a. m., im G. Anf. 1877 mit d. Hüttenrevierbahnen 1682 Kil.), wonach das ganze Bahnnetz östlich von Berlin (ausser in der Richtung nach Pommern, wo aber jetzt die Nordb. hinzutritt): nach Ostpreuss., Russl., Polen, Schlesien, Galicien u. Oest.-Schlesien unter Staatsverwalt. steht; ferner die allmälig sehr erweiterte (Anf. 1877 1290 Kil.) Berg.-Märk. B., welche mit der früh. hess. Nordb. fusionirt ist, u. mit der Westfäl. Staatsb. zusammen eine mächtige Concurrentin der Cöln-Mind. Privatb. bildet. Durch die hess. Nordbahn ist sie mit dem Staatsbahnsystem in d. Provinz. Hessen, Hannover, Sachsen u. in Nassau verbunden. Endlich steht die Rhein-Naheb. (122 Kil.) u. die Münster-Enscheder B. (56) unter Staatsverwaltung. Mit Hülfe der ersteren kann die Verbindung mit der Nass. Staatsbahn über Bingen-Rüdesheim hergestellt werden. Die Nahebahn schliesst sich an die Saarbr. u. durch diese an die Elsäss.-Lothring. Reichsbahnen (A. 1877 925 Kil.) an, welche das D. Reich für 325 Mill. Fr. ohne Fahrmaterial übernahm. (A. 1877 verwend. Kap. schon 341·2 Mill. M. od. p. Kilom. 397,000 M.) So bestehen bereits im Osten u. Westen des preuss. Staats grosse Netze v. Staatsb. oder unter Verwalt. des Staats stehenden Privatbahnen, von ersteren A. 1877 4593, von letzteren 3150 Kil., zusamm. 7743 Kil. Dies ist für die Concurrenzverhältn. u. für die Reichseisenbahnfrage besond. zu beachten. Durch d. Vollendung der Berl.-Wetzl. Staatsbahn wird das preuss. Eisenbahnnetz unter Staatsverwalt. noch wichtiger. Auch durch den Uebergang der braunschw. Staatsbahnen an eine Gesellschaft, an der namentl. die Berg.-Märk. Bahn participirt, lässt sich das preuss. Staatsverwaltungssystem von Westen noch weiter nach Osten vorschieben.

Im K. Sachsen waren seit lange, mit Ausnahme der alten Leipz.-Dresd. Priv.-Bahn u. ihrer neueren Verzweigungen, ferner einiger neueren kleinen, meist unter Staatsverwalt. stehenden Strecken, alle Bahnen eigentl. Staatsbahnen. Die Sächs.-Böhm. Bahn (1842—45 begonnen), die neueren Gebirgsb. u. and. m. sind auf Staatskosten angelegt, die Sächs.-Baier. B. (Leipz.-Hof) ging 1847, die Chemnitz-Riesaer, die Sächs.-Schles. 1851 von Gesellschaften verkaufsweise an den Staat über. Im J. 1876 ist das sächs. Staatsbahnnetz durch den rasch bewerkstelligten Ankauf fast des ganzen Rest's der Privatbahnen, bes. der Leipz.-Dresd. (285 Kil.) sehr arrondirt und das Staatsbahnsystem zum so gut wie ausschliesslich herrschenden gemacht worden. Länge Anf. 1877 1668 Kil., Kapitalaufwand 330·8 Mill. M., p. Kil. (excl. einige kl. neue Strecken) 323,000 M. Privatb. in Staatsverw. 126 Kil.

Die Mecklenb. B. hat wechselnde Schicksale gehabt. Die Bahnen der ehem. Mecklenb. Eisenbahngesellschaft (1844—46 gegr.) sind eine Zeit lang an den Grossherzog v. Mecklenb.-Schwerin übergegangen gewesen im Wege des Kaufs, konnten also eher zu den Staatsbahnen gerechnet werden. Eine Strecke davon hatte schon 1844 auf Staatskosten gebaut werden sollen. Neuerdings sind diese Bahnen aber an eine Actiengesellschaft übergegangen (A. 1877 321 Kil., 43·1 Mill. M. verwendetes Kap., p. Kil. 134,000 M.). Diese Rückverwandlung in eine Privatbahn hängt mit den eigenthüml. staatsrechtl. Verhältnissen des Landes zusammen.

Die Oldenb. Staatsb. gehört th. dem Staate Oldenburg, th. Preussen (Wilhelmshafen-Oldenb. u. A. m.), wird v. Oldenburg. Staat verwaltet, der den Betrieb auf der preuss. Strecke gegen einen best. Antheil an der Bruttoeinn. führt, u. liegt mit auf preuss. u. brem. Gebiete. Sie hat neuerdings Erweiterungen erfahren, Anf. 1877 294 Kil. Länge.

Die Braunschw. Staatsbahnen, die schon 1837 als solche angelegt u. allmälig zu einem kl. Netz ausgebaut worden waren, sind durch Vertr. v. 8. März 1870 an die Darmst. Bank u. von dieser an eine Gesellschaft übergegangen, hinter welcher die Berg.-Märk. u. Berlin-Magdeb. Gesellschaften stehen, die den ganzen Actienbesitz ausschliesslich in Händen haben. Kaufpreis 11 Mill. Thlr. u. v. 1. Jan. 1869 an 64 J. lang eine Annuität von 875,000 Thlr. (bei bloss 13·4 Mill. Thlr. ursprüngl. Kosten), wogegen die Verwaltung v. diesem Zeitraum an schon auf Rechnung der Gesellschaft geht. Zum Verkauf der treffl. situirten Bahnen führten nicht princip. Gründe, sond. vornehml. polit. Rücksichten in Betr. der Unsicherheit der Zukunft des Landes, das sich so einen reichen Provinzialfonds sicherte. Unter braunschw. Verwalt. steht auch eine kl. preuss. Grenzstrecke. Länge A. 1877 331 Kil. (nach Stürmer A. 1876 344), verwend. Kapital 93·6 Mill. M., p. Kil. 283,000 M.

Ausserhalb Preussens sind auch in Norddeutschland jetzt nur noch kleine Privat-

bahnen vorhanden, die z. B. auch noch preuss. Gebiet berühren. Die wichtigste ist die Werrabahn in Thüringen (A. 1877 179 Kil.), verschiedene andere kleine Bahnen hier u. zwischen Hamburg u. Lübeck.

Die baier. Staatsbahnen sind grösstentheils gleich auf Staatskosten angelegt worden. Eine 1836 gebildete Actiengesellsch. für d. Bahn Nürnb.-sächs. Grenze gelangte nicht bis zum Beginn der Bauten u. wurde 1840 wieder aufgelöst, worauf der Staat die Linie baute. Die Linie München-Augsb. war bis 1840 durch eine 1836/37 gegründete Ges. gebaut worden u. wurde dieser 1844 abgekauft. Lange Zeit bestanden dann im östl. Baiern ausser der kl. B. Nürnb.-Fürth nur Staatsbahnen, bis 1856 die Ges. d. Baier. Ostbahnen gegründet wurde, die ihr Netz allmälig stark ausdehnte (E. 1869 82·5 Meil.. 1875 769 Kil.). An diesem Abgehen v. Staatsbahnsyst. scheinen damals theor. Gründe zu Gunsten der Privatb. einen gewissen Antheil gehabt zu haben. Ausserdem sind v. Gesellschaften u. v. Gemeinden eine Anzahl Zweigbahnen gebaut, welche die Staatsbahn gepachtet hat. Nach längerer Pause ist d. baier. Staatsbahnsystem seit Ende der 60er Jahre wieder in grösserem Umfang ausgedehnt worden. Durch den Ankauf sämmtl. Linien der baier. Ostbahngesellsch. im J. 1875 hat Baiern in seinem compacten rechtsrhein. Gebiet sein Staatsbahnsystem, ähnlich wie Sachsen das seine, neuerdings sehr arrondirt u. zum allein herrschenden gemacht (mit Ausn. d. Ludwigbahn, Nürnb.-Fürth, d. ältesten deutschen Dampfb. v. 6 Kil.). Anlagekosten der eigentl. Staatsbahnen (excl. Pachtbahnen) E. 1875 715·8 Mill. M. oder p. Kil. 231,000 M. Nach der Reichsverf. hat Baiern auch im Eisenbahnwes. in der Hauptsache eine exemte Stellung, was für die Fragen der deutschen Eisenbahnpol. wichtig ist. Die Pachtbahnen gehören mehrfach Gemeinden. In der Pfalz wurde dagegen das Privatbahnsyst. allein beliebt u. bisher erhalten. Gründ. d. Pfälz. Ludwigsbahn 1838—1844 (E. 1869 38·2 Meil., E. 1875 508 Kil.). Vielleicht wirkten hier polit. Gründe in der getrennt lieg. Prov. mit.

Die würtemb. Staatsbahnen sind alle von vorneherein auf Staatskosten gebaut, womit man 1842—43 begann, nachdem eine 1836 gebild. würt. Eisenbahnges. sich 1838 wieder aufgelöst hatte. Das Netz ist in den letzten Jahr. sehr erweitert worden. Die einzige Privatbahn ist die kl. Kirchheimer. Kl. Grenzstrecken sind zw. W. u. Baiern wechselweise verpachtet. Anf. 1877 war die Länge d. würt. Staatsb. 1304 Kil., verwendetes Kap. 352·7 Mill. M., p. Kil. 274.000 M. S. v. Riecke, Stat. d. Verk. v. W. 1875, S. 16—40.

Auch die bad. Staatsbahnen sind gleich anfangs als solche angelegt, womit schon 1838 begonnen wurde. Später traten einige kl. Privatbahnen, th. von Privatges., th. v. Gemeinden gebaut hinzu, werden aber v. d. Staatsbahn mit verwaltet. Grosse Erweiterung der Staatsbahnbauten neuerdings. Ausserdem ist eine baier. Grenzstrecke gepachtet. Länge der bad. Staatsbahnen incl. Pachtb. Anf. 1877 1181 Kil. mit 338·5 Mill. M. verwend. Kap., p. Kil. 293,000 M.

Die grossenth. in Hessen lieg. Main-Neckarb. Frankf.-Heidelb. u. Mannheim sollte ursprüngl. von einer Gesellsch. gebaut werden, die aber nicht zu Stande kam, worauf sie 1842 auf Kosten der 3 betheil. Staaten hergestellt wurde. Ausserdem hat Hessen den Antheil an d. Main-Weserb. Durch Ankauf ist 1876 die Hess. Nordb. v. Staate erworben, A. 1877 176 Kil., 48·7 Mill. M. verwend. Kap., 277,000 M. p. Kil. Das Privatbahnsystem (Hess.-Ludwigsb.) wurde 1844—47 eingeführt u. ist herrschend geblieben in Südhessen. Umf. der Hess. Ludwigsb. A. 1877 500 Kil.

Es haben sonach von Anfang an fast alle D. Mittelstaaten das Staatsbahnsystem adoptirt u. sind meistens sogar ausschliesslich oder doch weit überwiegend dabei geblieben. Polit. Gründe mögen dabei mitgewirkt haben. In neuester Zeit haben sie es noch weiter ausgedehnt und in der Hauptsache zum herrschenden gemacht (Baiern, Sachsen), wozu jetzt wesentlich politische Momente (Beziehungen zum Reiche) mitgewirkt haben. Die baierischen und badischen Verhältnisse bieten zugleich schon ein Beispiel passender Betheiligung der Selbstverwaltungskörper in d. Anlage der Bahn, mit Ueberlassung d. Betriebs an den Staat. S. §. 255. Dagegen hat Preussen erst später u. mehr nur in einzelnen Fällen, nicht systematisch, das Staatsbahnsystem angenommen, halb und halb aber durch Uebernahme der Verwaltung grosser u. wichtiger Privatbahnen an den Staat das Versäumte, so möchte man sagen, gut zu machen gesucht, von den Vorbehalten des §. 42 des Eisenbahngesetz v. 1838 abgesehen. Im Ganzen hat schon jetzt das Staatsbahnsystem in Deutschland die

Oberhand u. hat durch Einverleibung von Privatbahnen zugenommen, während die zwei einzigen Beispiele eines Uebergangs von Staatsbahnen an Gesellschaften, das braunschw. u. mecklenb., sich aus den eigenthüml. polit. Verhältnissen der Länder erklären. Durch die erwähnten Erwerbungen von Privatbahnen Seitens der einzelnen Staaten in den letzten Jahren u. durch d. rüstigen Ausbau des Staatsbahnnetzes ist es dahin gekommen, dass im Deutschen Reiche, ohne Baiern, E. 1876 die Länge der Staatsbahnen (incl. Pachtb.) schon 10,282 Kil., der Privatbahnen in Staatsverwalt. 3189, d. Privatbahnen in Privatverwalt. nur noch 11,536 Kil. war. Immerhin sind aber sehr wichtige Routen zwischen der belg. Grenze, dem Rhein einer-, der Oder u. Ostsee andererseits auf preuss. Gebiete im Eigenth. u. der Verwalt. von Gesellschaften (namentlich Rhein. u. Cöln-Mind. B., Thüring. u. alle Bahnen, welche ungefähr von der Elbe an, von Sachsen, Mecklenb., Pommern nach Berlin führen), während in Süddeutschl. nur noch zwei bedeutendere Bahngesellschaften existiren (Hessische und Pfälzische Ludwigsbahn). Bei einer Beurtheilung der Leistungen der deutschen Privatbahnen verglichen mit fremden darf man gewiss nicht vergessen, dass die Verbreitung des Staatsbahnsystems u. die durch dieses geschaff. Concurrenz wahrscheinlich manche anderswo zu findenden Uebel des Privatbahnsystems nicht hat aufkommen lassen; — freilich vielleicht auch vice versa. — Die Staatsschuld ist allerdings durch das Staatsbahnwesen sehr vermehrt, aber sie verzinst u. tilgt sich aus Einnahm. der Bahnen. Betrag aller D. Eisenbahnschulden 1870, nach Herm. Wagner, Goth. Alm. 1872, S. 314, 576 Mill. Thlr. neben 544·6 Mill. Thlr. sonst. Schulden, nemlich erstere in Preussen 192·7, Baiern 93·4, Sachsen 75, Würt. 80, Baden 71·7 Mill. Thlr.; f. E. 1875 wird das verwendete Anlagekapital von 23,181 Kil. Bahn. (excl. Baiern) auf 5970·4 Mill. M. amtlich angegeben, wovon f. 8974 Kil. Staatsb. 2413·3 Mill. M., 269,000 M. p. Kil., f. 2708 Kil. Privatb. in Staatsverwaltung 829·8 Mill. M., 306,000 M. p. Kil., f. 11,499 Kil. Privatb. in Privatverwalt. 2727·2 Mill. M., 237,000 M. p. Kil. — Für alle deutschen Bahnen veranschlagt Stürmer, II, 20,

	Länge Kil.	verwend. Kap. Mill. M.	p. Kil. Mark
E. 1850	5,856	956·5	163,000
E. 1860	11,089	2138·8	193,000
E. 1870	18,667	4100·7	220.000
E. 1875	28,083	7048·8	251,000

In eine neue Phase ist die Deutsche Eisenbahnpolitik durch das Reichseisenbahnproject getreten: Uebergang wenigstens der wichtigsten Staats- und Privatbahnen an das Reich. Durch das Ges. v. 4. Juni 1876 ist die preuss. Regierung ermächtigt worden, die sämmtl. in Bau- und Betrieb befindl. Staatsbahnen und alle Rechte, Befugnisse u. Verpflichtungen in Bezug auf Privatbahnen gegen angemessene Entschädigung an das Reich zu übertragen. Die nähere Würdigung des Plans gehört nicht hierher. S. darüber oben d. Lit. in Note 1, S. 28. M. E. ist der Plan die Consequenz des Staatsbahnprincips und der deutschen polit. Verhältnisse, nach welchen das Reich die dem Staate gebührenden Aufgaben im Verkehrswesen in Deutschland zu übernehmen hat. S. die Debatten auf dem Congr. in Bremen, wo eine dieser Ansicht gegnerische von Nasse verfochten wurde.

Oesterreich. Hier war die Entwicklung unter dem Einflusse einer wechselnden Politik u. später in Folge der Finanznoth, die zur Anspannung des durch die Staatsbahnen repräsentirten Realcredits nöthigte, eine ganz andere als in Deutschland. Im Beginn der Eisenbahnära, 1837, behielt sich der Staat das Recht, Eisenbahnen zu bauen u. zu betreiben, vor, ohne davon einstweilen Gebrauch machen zu wollen. Schon 1836 war die K. Ferdin.-Nordbahnges. (Wien-schles. Grenze u. Galic., mit Abzweig. nach Brünn) concess. worden, 1838 wurde die Wien-Gloggnitzer Ges. begründet, anf. zugleich für die Linie Wien-Raab u. Pressb. Gleichwohl ging der Staat 1841—42 zum Staatsbahnsystem über, durch welches die Hauptlinien ausgeführt werden sollten (Wien-Prag-sächs. Grenze, Wien-Triest, westl. Wien-Baiern, Venedig-Mail.-Como), Dies geschah auch grossentheils. Ferner wurde 1853 die Wien-Gloggnitzer B. gekauft, 1851 die Krak.-Oberschl. (1844 vom Freist. Krakau concess.), 1850 die Ungar. Centralb. übernommen, so dass im Beginn der 50er Jahre alle Hauptbahnen mit Ausnahme der wicht. Ferd.-Nordb. (u. der alten Budweis-Linz-Gmund. Pferdebahn) im Eigenth. u. Betrieb

des Staats waren. In der Mitte der 50er Jahre wurden diese sämmtl. Bahnen aber rasch nach einander meistens an grosse zu diesem Zwecke neu gegründ. Gesellschaften abgetreten, — in der Form gewöhnlich für 90 Jahre zur Ausbeutung überlassen, nicht gegen ein jährl. Pachtgeld, das nur bedingt beim Steigen des Reinertrags über eine gew. jährl. Rente noch hinzutritt, sondern gegen eine in wenigen Raten rasch nach einander fällige Zahlung eines grösseren Kapitals. Dabei wurden die meistens sehr theuren (Südbahn Wien-Triest!), aber noch nicht einmal alle ganz vollendeten und erst in den Beginn ihrer Rentabilitätsperiode getretenen Bahnen weit unter den Kosten weggegeben, obgleich anfangs der günstige Stand des Geldmarkts beim Schluss des Krimmkriegs die Veräusserung gerade um diese Zeit mit empfohlen haben mag. Nur der zufällige Umstand, dass Oesterreich die italien. Provinzen bald darauf verlor, lässt das Verkaufsgeschäft für einen Theil der Linien nicht so ganz ungünstig erscheinen. Ausserdem hat speciell die unkluge u. verfrühte Bankpolitik Bruck's, in Folge deren ohne irgend genügende Vorbereit. die Baarzahlung dem Wiener Münzvertrag gemäss am 1. Jan. 1859 aufgenommen werden sollte, zu einigen dieser raschen Veräusserungen der Bahnen beigetragen, ohne Erfolg für den Zweck. Zuerst wurden 1854/55 auf 90 J. v. 1858 an gerechnet die nördl. (böhm.-mähr.) u. südöstl. (ungar.) Staatsbahnen nebst einem grösseren Bergw.- u. Forstcomplex an die sog. Staatseisenbahngesellschaft (österr.-französ., vulgo im Börsenjargon „Franzosen") für 200 Mill. Fr. in Edelmetall, zahlbar in 36 Monatsraten abgetreten. Dann folgten 1856 die lomb.-venet. Bahnen für 92 Jahre (bis 1948) abgetreten, wofür 70 Mill. Lire binnen 5 Jahren zu zahlen waren, eventuell 30 Mill. mehr, zu zahlen aus d. Hälfte des 7 % Reinertr. übersteig. Gewinns, statt welcher Summe auch eine Abfindung des Staats mit 20 Mill. L. eintreten konnte, in 6 u. 7 J. zur Hälfte zahlbar. Rückkaufsrecht des Staats von 1889 an, gemäss dem wirkl. Ertrag, unter Festhaltung eines Minimums. Ebenfalls 1856 wurden begonn. Staatsbahnstrecken im mittleren Ungarn der Theissb. gegen Kapitalzahlung überlassen. Die fert. u. im Bau begriffenen galic. Bahnen (Krakau-Dembica u. Zweigb., Demb.-Rzescow-Przemysl) wurden 1858 bis z. J. 1952 abgetreten für 13·19 Mill. fl. C.-M., aber erst v. 1863 an in 10 Jahresraten zu zahlen, also um den Discont niedriger anzurechnen. Kleine andere westgalic. Strecken kaufte 1858 die Ferd.-Nordb. dem Staate ab. Endlich wurden 1858 noch d. th. fert. th. begonn. südl. (Wien-Triest) u. Tiroler Bahnen an die mit der lombard. Ges. verbundenen Südbahnges. abgetreten, gegen 100 M. fl. ö. W., wovon nur 10 Mill. sofort, weitere 60 Mill. in verschiedenen Raten von 1859—66 u. 30 Mill. überhaupt nur bedingungsweise aus der Hälfte des etwaigen Reinertrag über 7 % von 1870 an zu entrichten waren; von dieser Zahlung hätte sich d. Ges. contractlich auch mit 20 Mill. fl. Aversionalsumme, v. 1871 an in 4 Raten zahlbar, befreien können; über diese eventuelle Schuld ist in dem Vertrage vom 13. April 1867 Art. 12 Neues verabredet worden, neml. Zahlung von $^1/_{10}$ des Bruttoertrags über 107,000 fl. p. Meile — östr. Netz u. venet. Linien — u. v. $^1/_4$ dsgl. über 110,000 fl., oder 20 Mill. fl. in 4 Raten à 5 Mill. fl. 1. Nov. 1873—76. Durch die Abtretung v. Lomb. Venet. an Italien sind diese Verhältnisse verwickelter geworden. Concess. dauert bis 1954. Vorbehalt. d. Wiedereinlösung d. abgetr. Bahnen v. 1895 an. Nach lange vergebl. Bemühungen ist im J. 1876 eine Trennung des österr. Südbahnnetzes von den derselben Gesellsch. gehörigen Linien im K. Italien gelungen, die zu neuen Transactionen zwischen der österr. Regierung u. der genannten Gesellschaft führte, worüber Anf. 1877 verhandelt wurde. — Die meisten Gesellschaften hatten Verpflichtungen zum Ausbau bestimmter Linien übernehmen müssen. Für fast alle diese Bahnen hat der Staat aber sogar noch eine Zinsgarantie v. 5 % Zins u. $^1/_5$ % Amortis. gewährt. Die Höhe der aus diesen und späteren Zinsgarantien zu zahlenden Vorschüsse ist sehr bedeutend, s. die Daten oben in §. 126, Note 15, S. 283. Sämmtl. abgetretene Bahnen hatten bis E. 1859 336·26 Mill. fl. C.-M. gekostet u. waren für 168·56 Mill. fl. C.-M. (z. Th. in Silber) verkauft worden, also fast genau mit 50 % Verlust (wenn man von den später nur eventuell fälligen Zahlungen absieht), — im Grunde noch mit einem grösseren, da der Gewinn am Agio der in Metall gezahlten Kaufgelder hinter dem Verlust an Discont der später fäll. Summen zurückblieb. — Seitdem herrscht in West-Oesterreich fast ausschliesslich das Privatbahn- u. Privatverwaltungssysten. Es haben sich aber wesentliche Uebelstände desselben auch in finanz. Beziehung herausge-

stellt: Schwierigkeiten bei der Regelung der Garantieverhältnisse, bei d. Uebernahme von sogar vorgekommenen Betriebsdeficiten auf den Staat, und bei den ungarantirten neueren Privatbahnen noch grössere Mängel, indem die Bahnen z. Th. nicht lebensfähig sind u. dem Bankerott verfallen. Deshalb ist in neuester Zeit auch in Oesterreich der Gedanke, diese Bahnen Seitens des Staats zu übernehmen u. Staatsbahnen zu bauen wieder ernstlicher ins Auge gefasst worden, u. z. Th. in der Ausführung begriffen, u. zwar gerade mit aus finanz. Rücksichten. — In Ungarn hat man bald nach der wiedererlangten finanz. Selbständigkeit den Staatsbahnbau selbst in ziemlich erhebl. Umfange in Angriff genommen, wie es scheint zu schnell, ohne genügende Berücksichtigung der möglichen Rentabilität, auch ohne richtige Beachtung des Princips, dass bei dünner Bevölkerung zunächst die Bahnen nach dem extensiven System zu bauen sind (s. u. §. 253). Länge der ungar. Staatsbahn Anf. 1876 1064 Kil. Ausserdem Privatbahnen mit Zinsgarantien. Anf. 1871 waren in Betrieb in Cisleithan. 883, in Transleithan 489, zus. 1372 geogr. M., Kostenaufw. für 1046·5 M. im Betrieb 916·2 Mill. fl. ö. W. (ob hier die ursprüngl. Baukosten der Staatsb. voll gerechnet sind, oder nur die Kaufpreise, welche die Gesellschaften gezahlt haben?) Anf. 1876 in Betrieb incl. Local- u. Montanbahnen in der westlichen Reichshälfte 10,695, in d. östlichen 6673, zus. 17,368 Kil. — Kapitalaufw. bis E. 1873 nach Stürmer 4054·2 Mill. M. (wohl fl. zu 2 M. gerechnet), p. Kil. 262,000 M.

Belgien. Hier wurde durch d. Ges. v. 1. Mai 1834 ein Staatsbahnsystem für die wichtigsten Routen des Inlands u. die hauptsächl. Verbindungen mit dem Ausland eingeführt u. durch Ges. v. 27. Mai 1837 erweitert, — ein für das Staatsbahnsystem überhaupt folgenreicher und zur Nachahmung, z. B. in den Deutschen Mittelstaaten, auffordernder Vorgang. Bis Mitte der 40er Jahre war dies Netz auf Staatskosten ausgebaut. Dann trat eine Stockung ein. Es erfolgten Concessionen an Privatgesellsch., durch welche das belg. Bahnnetz längere Zeit fast allein weiter ausgebaut worden ist. Erst in neuester Zeit hat der Staat den Bau selbst wieder in die Hand genommen, anfangs in kleinem Umfange, seit 1870 wieder stärker. Auch ist seitdem eine grössere Anzahl Privatbahnen, theils in das Eigenthum, theils in die Verwaltung des Staats übernommen worden. Im Ganzen stellt Belgien daher jetzt ein Land des gemischten Systems dar, wo die Staatsbahnen aber die wichtigsten Routen umfassen. Die Staatsbahnen fast ganz und ein kleinerer Theil der Privatbahnen stehen unter Staatsverwaltung, desgl. viele kleine Bergwerks- u. dgl. m. Nebenbahnen, die übrigen Bahnen unter Privatverw,, wobei öfters Pachtverhältnisse vorkommen. Auch einzelne kleine Staatsbahnstrecken sind, wohl der Lage wegen, verpachtet. Anf. 1870 waren in Betrieb 116·3 Meil. Staatsb., wofür 243·7 M. Fr., u. 263·3 M. Privatbahnen, wof. bis A. 1868 515·11 Mill. Fr. verwendet waren. Anf. 1876 umfassten die Staatsb. 2024, die Privatbahnen 1475, zus. 3499 Kil. Nach Stürmer (II, 42) kosteten E. 1873 d. Staats- u. angekauften Privatbahnen 307 Mill. M., p. Kil. 440,000 M.

Niederlande. Ein ähnliches gemischtes System besteht hier. Man begann Ende der 30er Jahre mit Privatb. (Holländ. B. Amsterd.-Haag-Rotterd., eröffn. 1839—47, Rhein. B., Amst.-Utrecht-preuss. Grenze, 1843—56); eine v. Staat begonn. Strecke (Amst.-Arnheim) wurde 1852 der Rhein. B. überlassen. Auch für die Verbindungsbahnen mit Belgien wurden Gesellschaften concessionirt. Nach dem Ges. v. 18. Aug. 1860 wurde dagegen ein grosses Staatsbahnnetz, das sich namentl. auch auf die nordöstl. abgeleg. Theile erstreckt, begründet, mit einem Kostenanschlag von 100 M. fl., wovon jährl. wenigstens 10 Mill. fl. verwendet werden sollten. Dies Netz ist jetzt vollendet. Umfang d. Staatsb. Anf. 1870 108·6 M., Kosten 107·66 M. fl., also p. Meile nicht viel mehr als im D. d. deutschen Bahnen, E. 1875 war d. Staatsb. 990 Kil. lang, Kapitalaufwand bis E. 1874 155·2 M. Mark, p. Kil. nur 198,000 Mark. Den Betrieb auf d. Staatsb. besorgt die „Gesellsch. für d. Betrieb d. niederl. Staatsbahnen“, eine Actienges. mit 12 Mill. fl. Kap., wovon A. 1871 die Hälfte emittirt war (s. §. 257). Die Privatbahnen (excl. Grossherz. Luxemburg) bilden jetzt 3 Gesellschaften von zus. (A. 1876) 551 Kil. Länge. Daher Länge im Königreich 1541 Kil., z. Th. nach Belgien u. Deutschland hineinragend, wogegen umgekehrt belg. u. deutsche Betriebsstrecken in Holland liegen.

Luxemburg. Die Wilh. Luxemb. Bahn von 170 Kil. Länge ist bis 1912 dauernd zum Betriebe der Verwaltung der elsäss.-lothr. Reichsbahnen überlassen (Vertr. d. D. Reichs mit d. Luxemb. Regier. v. 11. Juni 1872, Reichsges. v. 15. Juli 1872

u. 18. Juni 1873, s. mein Reichsfinanzwes. in v. Holtzendorffs Jahrb. d. D. Reichs III, 163). Der Betrieb erfordert bisher Zubusse (1874 37% der Bruttoeinnahme). Ausserdem existirt in Lux. die v. d. belg. Staatsb. verwalt. Prinz-Heinr.-B. von 98 Kil. Länge.

Schweiz. Bisher fast ausschliessl. Privatbahnen, wohl unter d. Einfluss polit. Anschauungen. Aber auch erst späte Entwicklung. Noch 1853 war die kleine Linie Zürich-Baden die einzige Schw. B. Das Bundesges. v. 1852 überliess den Bau der Privatindustrie, die Concessionirung den Kantonen, mit gew. Oberaufs. d. Bundes. Seitdem gröss. Ausbau des Netzes, sämmtl. Privatbahnen, mit Ausnahme der Berner Staatsb. v. 11·6 Meil. Gesammtlänge 1. Jan. 1870 1368 Kil., wovon 57·6 Kil. auf fremde Bahnen (38·8 auf bad., 3·5 auf elsäss., 15·3 auf französ.) kommen. Kosten für 1321 Kil. 423·9 Mill. Fr. Länge Mitte 1876 2243 Kil., ausser 64 Kil. fremden Bahnen gehörig. Mehrfach kantonale Beihilfen zum Bau, so insbes. für die beabsicht. Gotthardtb. Bestrebungen, das Eisenbahnwesen an den Bund zu übernehmen, sind bei schweiz. Politikern schon öfters hervorgetreten. Die in Bau begriffene Gotthardtbahn wird von einer Actiengesellschaft mit Hilfe von Beiträgen einiger schweizer Kantone, dann Italiens u. des Deutschen Reichs (Reich auf s. Rechn. u. Beiträge v. deutschen Bahnverwaltungen) gebaut. Die in Raten zu zahl. deutsche Subvention ist 20 Mill. Fr. (Ges. v. 2. Nov. 1871.) Mit dem disponiblen Baukapital scheint der Bau nicht durchgeführt werden zu können. Der Fall der Gotthardtbahn ist von princip. Bedeutung f. d. Eisenbahnpolitik: er zeigt die ungenügende Kraft des Privatbahnwesens (wenigstens bei so zersplitterten Linien wie in d. Schweiz), solche gewaltige Unternehmungen durchzuführen, sowie die Unfähigkeit so kleiner Staatskörper, wie die Schweiz, u. so organisirter, wie der dort. Bundesstaat, solche Aufgaben zu bewältigen. S. Geigy, Erört. üb. d. schweiz. Eisenbahnwes. Bas. 1874.

Dänemark. Gemischtes System. Staatsb. in Jütl. und Fühnen, A. 1876 819 Kil., Privatb. auf Seel., Laal., Falster 348 Kil., zus. 1260.

Schweden-Norwegen. Mit Privatbahnsystem in Schweden 1852 begonnen, aber ohne genüg. Erfolg. Daher die Hauptstrecken vom Staate gebaut, seit 1855, grösseres Bahnnetz 1862 entworfen. Die Privatges. haben, z. Th. mit Staatsbeihülfe, meistens nur kleine Zweigbahnen gebaut, neuerdings sich aber stark ausgedehnt. Im Betrieb A. 1870 105·5 M. Staatsbahn, Kosten 91·1 Mill. R. D. (zu 11 Sgr. 5·4 Pf. preuss.), 88·8 M. Privatb., ohne kl. Strecken Pferdeb. A. 1876 1926 Kil. Staatsb., 2218 Kil. Privatb., zus. 4138. E. 1874 kosteten die Staatsb. 145·9 M. Mark, p. Kil. 101,000 M. In Norwegen ebenso Staatsbahnen, davon $^2/_3$ schmalspurig. Kosten E. 1873 37·4 M. M., p. Kil. breitspur. 98,000. schmalspur. 61,000 M.

Frankreich. Mit kl. Pferdeprivatb. wird schon 1826 begonnen (St. Etienne-Andrézieux). Erste eigentl. Dampfb. 1837 eröffnet, Paris-St. Germain. Die Privatindustrie erwies sich aber nicht ausreichend. Daher durch d. Ges. vom 11. Juni 1842 Eingreifen des Staats, Feststellung eines grösseren Netzes, an dessen Ausführung Staat, nach d. ursprüngl. Plan auch Depart. u. Gemeinden, was später fortfiel, u. Gesellschaften sich betheiligten. Der Staat stellt den Unterbau, die Gesellsch. den Oberbau u. s. w. her u. übernehmen den Betrieb für 40 J., wonach die Bahnen an den Staat zurückfallen. Dieses System war erfolgreicher. Bis 1848 waren 2222 Kil. fertig, für 797 Mill. Fr., wovon der Staat 110 Mill. geliefert hatte. Aber die Entwickl. war doch gegen die Nachbarländer zurückgeblieben u. gerieth 1848 ff. wieder ins Stocken. Grosser Aufschwung des Privatbahnsystems nach dem Staatsstreich, Verlängerung der Concess. auf 99 J., von der Regierung begünstigte Fusionirung der kl. Gesellschaften u. neuer Linien mit alten grossen Gesellschaften, Uebernahme mancher läst. Bedingungen hinsichtl. des Baus von Nebenlinien in der Zeit des günst. Geldmarkts 1852 ff. — 1856. Neue Stockung durch die Geldkrisen v. 1856 u. 57 u. abermal. Staatsintervention. Diese bestand in dem 1859 gesetzl. und durch Vertrag mit d. Gesellschaften eingeführten System von Zinsgarant. (4·65%) für den Ausbau eines zweiten Netzes von Zwischenbahnen durch die 6 grossen, meist gut rentir. Gesellschaften des alten, ersten Netzes, woran sich 1863 ein drittes Netz unter ähnl. Beding. anschloss. Die Zinsgarant. bestanden 1863 für 4038 Mill. Fr. Durch ein Ges. v. 12. Juli 1865 wurde auch den Depart. u. Gemeinden erlaubt, Eisenb. v. loc. Interesse zu bauen oder zu subventioniren. Im J. 1870 waren (incl. Els.-Lothr.) 2346·6 Meil. Bahnen in Betrieb,

wov. 23·1 Local- u. 38·7 M. Industrieb., 3352 M. im Ganzen, einschliessl. d. fertigen, concessionirt, wovon 205·2 M. Localb. Ges. Aufw. bis 1867 6173, bis 1870 7039 Mill. Fr. v. d. Gesellsch., 979 u. bez. 1085 Mill. Fr. v. Staate, i. G. 7152 u. bez. 8024 Mill. Im Sept. 1871 war die Länge der eröffn. Bahnen, ohne Els. u. Lothr., 2228·5 M. Es ist sehr wahrscheinlich, dass der Staat sich finanziell besser gestanden hätte, wenn er von vornherein alle Bahnen ganz allein gebaut und betrieben hätte für eigene Rechnung, während jetzt die gut rentirenden Linien den Privaten gehören. — Der vorbehaltene Heimfall sämmtl. Bahnen an den Staat sichert indessen Frankreich in der Mitte des nächsten Jahrhunderts die unentgeltl. Verfügung über ein höchst werthvolles Object: ein Punct, der auch f. d. deutsche Eisenbahnpolitik beachtenswerth ist, weil Frankreich, ähnlich wie Oesterreich und alle Staaten, die sich Heimfall der Bahnen vorbehielten, so später in den Stand gesetzt werden, eine Tarifwirthschaft ganz nach d. Gesichtspuncten d. öffentlichen Interesses zu betreiben. — In d. letzten Jahren ist in Folge des Kriegs u. seinen Nachwirkungen der Eisenbahnbau nicht sehr rasch vorgerückt. In Betrieb A. 1874 u. 1876 bez. 20,005 u. 21,761 Kil., davon Hauptbahnen 18,564 u. 19,784, Localb. 1278 u. 1803, Industrieb. 163 u. 174. Wirkl. u. noch zu machenden Aufw. f. das 1873 concess. Netz (ohne Localb.) 8110·8 M. Mark, p. Kil. 369,000 M. Davon Staatssubvention 1310·8 M. M., wovon bis E. 1873 gezahlt 805·2 M. M. Die 6 grossen Gesellschaften umfassten v. d. Hauptbahnen E. 1875: 17,885 Kil., neml. Nordb. 1762, Südb. 2031, Ostb. 2255, Westb. 2549, Paris-Orleansb. 4186, Par. Lyon-Mittelmeerb. 5102 Kil., also letztere mehr als sämmtl. preuss. Staatsbahnen. Die übrigen 1899 Kil. gehören 24 kleinen Gesellschaften (Stürmer II, 36, Franc zu 80 Pfenn. R.-W. gerechnet).

Italien. Kleine Privatbahnen in Toscana, Staatsbahnen in Sardinien (Festland), aber überh. wenige Bahnen, zumal ausserhalb Oberitalien (ein paar kl. Strecken bei Neapel), bestanden vor der Bildung des ital. Staats 1859, im Ganzen ausserh. Venetiens 198 Meil. Seitdem zieml. rascher Aufschwung, aber Veräusser. resp. langjähr. Verpachtung fast aller Staatsbahnen und Zinsgarantiesystem, das i. A. für 1871 37·085 Mill. Fr. Ausgaben macht. Im Betrieb E. 1868 759, E. 1869 785 g. M., dazu röm. Bahnen, 1869 39 M. Vereinigung zu 5 grossen Gesellschaften. In neuester Zeit (1876) hat d. Staat aber begonnen Privatbahnen zu erwerben und die veräusserten, bez. verpachteten Staatsbahnen zurück zu erwerben: so sämmtl. Linien der österr. Südbahngesellsch. in Ober- u. Mittelitalien, dann die südital. Bahnen. Dazu trugen neben politischen (Emancipation von d. ausländ. Einflüssen) auch finanz. Rücksichten bei. Im Et. f. 1876 sind die Zahlungen auf Zinsgarantieen auf 47·5 M. Fr. veranschlagt. Doch beabsichtigt man, die Linien an Gesellschaften auf kürzere Zeit zu verpachten, Kapitalaufw. bis E. 1874 2302 Mill. Fr.

Spanien. Erste B. erst 1848, stärkerer Bau in den 50er und 60er Jahren. Privatbahnsystem u. Privatbetrieb, zahlreiche zersplitt. Unternehmungen, aber Staatssubventionen. Länge fertig A. 1870 733 M., im Bau 273 M. Kapitalaufw. bis 1869 746·9 Mill. Escudos (zu 2 Fr. 70 c.). E. 1875 fertig 5796 Kil., Vermehr. seit 1870 nur 327 Kil. Kosten bis 1870 1673·8 M. M., wovon 303·1 M. M. Staatssubv.

Portugal. Privatb., (französ. Ges. v. 1860) u. kl. Staatsb. Neuerdings Ausdehn. d. Staatsbahnen.

Rumänien. Privatb., mit Staatsgarantie, namentl. die bekannte Stroussberg'sche Eisenbahnunternehmung, die nach Aufhebung d. früh. Concession in eine Actienges. verwandelt wurde. Daneben eine Staatsbahnstrecke, Bukarest-Giurgewo 67 Kil., dann Strecken d. österr. Lem.-Czernow. Privatb. Im Ganzen 1875 1233 Kil.

Türkei. Kleine Strecken Gesellschaftsbahnen schon älter. Grosses Eisenbahnnetz der „Gesellsch. d. türk. Bahnen" mit Staatsgarantie ist jetzt in theilweiser Ausführung begriffen, wofür 1870 eine Prämienanl. v. nom. 792 Mill. Fr. (reell 356·6 M.) ausgegeben wurde. Fertig 1530 Kil.

Russland. Grosse u. bedeut. Ausdehnung bald nach d. Krimmkrieg, bes. in den 60er Jahren u. in allerneuester Zeit. Fast ausschliesslich Privatbahnsystem, aber mit Zinsgarant. und starken Vorschüssen aus d. Staatscasse, zu welchem Zwecke Anleihen aufgenommen wurden. Die wichtigste Staatsb., Petersburg-Moskau (Nicolaib.), ist aus Finanzrücksichten verkauft worden. Die ehem. Staatsb. Warschau-österr. Grenze wurde schon 1857 veräussert, bez. auf 75 J. ver-

IV. — §. 252. Grundsätze der Eisenbahnpolitik. Für unsere Staaten, insbesondere für Deutschland, weiterhin für den ganzen Continent und im Wesentlichen überhaupt für unsere ganze europäisch-amerikanische Welt, sind demnach gegenwärtig wohl folgende Grundsätze der Eisenbahnpolitik aufzustellen.

1) Die vorhandenen Staatsbahnen sind im Eigenthum (und in der Verwaltung, §. 257) des Staats zu behalten.[73]) Nur besondere Verhältnisse einzelner Linien können eine Ausnahme von dieser Regel, aber auch dann lieber nur eine Verpachtung auf nicht zu lange Zeit, keine Veräusserung, bedingen.[74])

2) Neue Eisenbahnen sind auf Kosten des Staats zu bauen (und zu verwalten). Namentlich gilt dies von solchen wichtigen Linien, welche eine Hauptverbindung herstellen und das Bahnnetz systematisch erweitern;[75]) ferner in Ländern des gemischten Systems von solchen Linien, welche die

---

pachtet. Die Vorschüsse an Eisenbahngesellschaften betrugen 1875 205·6 M. Rubel Papier und 397·5 Mill. Rubel Silber. Die finnländ. Bahnen (843 Kil.) sind Staatsbahnen.

Grossbritannien. S. Cohn a. a. O. Reines Privatbahnsystem. Erste Bahn 1830 eröffnet, dann langsame, zuerst 1836 stärkere Vermehrung, darauf bes. nach günst. finanz. Folgen der bisher. Bahnen grosse Ausdehnung 1845 ff. Bedeut. Abnahme der Rente, grosse Fusionirungen. Periodisch sehr schwank., aber im Ganzen doch stetig fortschreit. Ausbau, jedoch vielfach schlechte Finanzlage und andere mit dem Privatbahnsystem zusammenhäng. Uebelstände. Allmälig grössere Controle des Staats auch über d. Finanzwes. der Bahnen versucht, aber wenig in Betr. der Verwaltung, Tarife, erreicht. Neuerdings häuf. Erörterung der Frage, die Bahnen (wie bereits die Telegr.) auf den Staat zu übernehmen, was mit irl. Bahnen beginnen soll. Hier, in Irland, sind auch Staatsunterstützungen in Form v. Darlehen an Eisenbahngesellschaften erfolgt (Cohn I, 315). Drei Viertel der brit. Bahnen gehören 20 grossen Gesellschaften, die meist aus einer Anzahl Amalgamationen entstanden sind, s. Cohn, bes. I, K. 5. So hatten 1875 3 Gesellsch. 2585, 2495, 2286 Kil. Länge, 5 zwischen 1000 — 2000. Gesammtes Anlagekapital E. 1875 630·2 M. Pf. St., p. Kil. 1874 461,000 M., — seit 25 Jahren im Durchschnitt wenig gestiegen, 1850 p. Kil. 442,000 M.. s. Stürmer II, 33. Cohn II, 276.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Fast ganz Privatbahnsystem, aber mit oftmal. erhebl. Unterstützungen der Staaten u. selbst der Bundesregierung in Land, Geld u. s. w. Oft sehr unsolide, rein betrügl. Verwaltung. Länge A. 1842 767, 1851 2364, 1861 6644, 1870 10,248, 1871 11,581 geogr. Meilen, E. 1875 119,352 Kil., Kosten 2573·5 Mill. Doll. bis 1871, bis E. 1875 4674 Mill. D.

Brit. Ostindien. Länge A. 1876 10,153 Kil., wovon fast $^1/_{10}$ Staatsb.

[73]) Nach der Uebersicht in Note 72 ist dieser Grundsatz in Deutschland bisher nur bei den braunschw. u. mecklenb. Bahnen verletzt worden.

[74]) So namentl. kleine Grenz- oder Endstrecken in den Ländern gemischten Bahnsystems, wie mehrfach in Deutschl., Belgien.

[75]) In den Deutschen Mittelstaaten, neuerdings auch in Preussen befolgt (Berlin-Wetzlar).

getrennten Stücke der Staatsbahnen verbinden.[76]) Um die nachtheiligen volkswirthschaftlichen und socialpolitischen Wirkungen einer sehr ungleichmässigen Verwendung von Nationalkapital im Eisenbahnbau zu verhüten, muss der Staat einen umfassenden Bauplan für eine Reihe von Jahren entwerfen und jährlich einigermassen gleiche Beträge Kapital zur Verwendung bringen.

3) Der Uebergang der vorhandenen Privatbahnen in das Staatseigenthum ist im Princip zu erstreben. Ob und wieweit dies alsbald verwirklicht werden kann, hängt von den concreten Verhältnissen, namentlich von der Finanzlage des Staats ab. Jedenfalls ist aber Folgendes zu verlangen:

a) dass die dem Staate nach Gesetz, Concessionsurkunde oder Vertrag zustehenden Rechte hinsichtlich des Heimfalls oder des Ankaufs der Privatbahnen unter im Voraus bestimmten Bedingungen und die sonstigen Vorbehalte zu Gunsten des Staats sorgsam erhalten, eher gemehrt als gemindert und nicht für ablösbar Seitens der Bahnen erklärt werden;[77])

---

[76]) Mit Recht wäre daher z. B. zu wünschen gewesen, dass die neue directe Linie Berlin—Hannover (Berlin-Lehrter B. E. 1871 eröffnet) nicht von einer Gesellsch., der Magd.-Halberst., sondern vom preuss. Staate gebaut worden wäre, wodurch schon damals zwischen den westlichen u. östlichen preuss. Staats- u. unter Staatsverwaltung steh. Privatbahnen die kürzeste Verbindung hergestellt worden wäre.

[77]) Heimfallsrechte regelmässig in der österr. (Ges. v. 1854), französ. Gesetzgeb., nach 90, bez. 99 (früher 40) Jahren; in der ersteren so, dass das Realvermögen an den Staat kommt, das Mobil.-Vermögen, Transportmater. u. s. w. der Ges bleibt. Aehnlich auch sonst, aber keineswegs allgemein. So kann nach d. Privil. der österr. Ferd.-Nordb. v. 4. März 1836, das nach 50 J. abläuft, die Ges. dann mit Real- u. Mobiliarverm. frei schalten, mit d. Staate od. Privaten in Unterhandl. treten oder um Verlängerung nachsuchen. Heimfallsrechte nach den besonderen Concessionsurkunden mitunter auch bei Deutschen Bahnen, so bei der Pfälz. Ludwigsb. nach 99 J. (ohne Transportmittel, Ges.-Gebäude, Mobiliarverm.). Das preuss. Ges. v. 1838 hat kein Heimfallsrecht, aber ein Ankaufsrecht (s. u.); bei den preuss. Privatbahnen besteht daher als Regel beständiges Eigenth. der Gesellsch. (vgl. preuss. Gesetz v. 1838, §. 42. Nr. 4, Ch. d, — abgesehen vom Ankaufvorbehalt), ebenso auch bei der sächs. Leipz.-Dresd. Privatb. Doch kommen Ausnahmen vor. So bestand ein eigenthüml. Verhältniss des preuss. Staats zur Cöln-Mindener B., wonach d. Staat aus den Zinsen u. Divid. des von ihm übernomm. Siebentels der Actien u. aus denjenigen der amortis. Actien die in Privathänden befindlichen Actien amortisirte, indem er den betreff. Betrag Actien jährlich ausloste u. zur Rückzahlung al pari einrief. Bei d. Erweiterung jenes Bahnunternehmens (Cöln-Giessen) gewährte der Staat den Verzicht auf dieses Recht für 15 J., von 1855 an, vertragsweise u. später entsagte er diesem Rechte gegen eine besond. Entschädigung von 12 Mill. Thlr. (wovon 5,704,400 Thlr. Baar, der Rest in Stammactien) für immer, Vertrag vom 10. August 1865, wobei zugleich Seitens der Ges. auf die älteren Zinsgarantien verzichtet wurde. Aehnlich wie zu C.-M. ist das Verhältniss des Staats zur Oberschl. B. —

Rückkaufsrechte. Hierhin gehören zunächst die vorbehaltenen Rück-

b) dass in geeigneten Fällen, wenn eine Privatgesellschaft

kaufsrechte bei veräuss. Staatsbahnen vor Ablauf der Heimfallfrist. So behielt sich Oesterreich ein solches Recht bei den 1856 verkauften lombard. B. von 1889 an, bei den 1858 abgetretenen Südbahnen von 1895 an vor, nach Massgabe des Reinertrags der letzten 7 Jahre, excl. die 2 schlechtesten, u. unter Festsetzung eines Minimalertrags oder einer Minimalablösungsrente von $5^1/_5$% des Anlagekapitals. Aehnliches Recht bei d. Staatsbahnges. nach 30 J. u. in anderen Fällen mehr. — Ferner Kaufrechte bei ursprünglichen Privatbahnen. Auch bei Deutschen Privatbahnen kommen solche Vorbehalte vor. Die hess. Ludwigsbahn kann nach Ablauf v. 25 J. nach d. Concessionirung vom Staate gegen Erstattung der Anlagekosten, nach Ablauf der Concessionsdauer von 99 Jahren gegen Erstattung des Taxwerths der Bahn und des Betriebsmaterials; die baier. Ostbahnen konnten vom Ablauf der 35jähr. Zinsgarantiezeit, d. h. v. 1898 ab in der Weise vom Staate erworben werden, dass das Actienkapital nach dem Frankfurter Börsencurs der letzten 10 Jahre abgelöst, im Minimum aber der Betrag des concess. Bau- u. Einrichtungskapitals sammt dem Reinertrag des Ablösungsjahrs bezahlt wird. — Ganz allgemein bestimmt endlich der wichtige §. 42 des preuss. Eisenbahngesetz von 1838: dem Staate bleibt der Ankauf des Eigenthums der Bahn sammt allem Zubehör gegen volle Entschädig. vorbehalten. Diese Erwerbung kann auch zwangsweise geschehen nach Ablauf von 30 Jahren von der Transporteröffnung an (ob die erste Streckeneröffnung hier für die ganze Bahnunternehmung entscheidet? Bei einigen Bahnen ist diese Frist v. 30 J. abgelaufen oder dem Ablauf nahe). Ankündigung der Erwerbsabsicht des Staats mindestens 1 Jahr vorher. Entschädigung: 25faches der jährl. Divid., die an sämmtl. Actionäre im Durchschn. d. letzten 5 Jahre gezahlt ist; Uebergang der Schulden an den Staat, der sie nach den contractl. Beding. zu behandeln hat; Uebergang alles Eigenthums, auch des Inventars, Reservefonds, der Activford. an den Staat. Diese gesetzl. Bestimmung ist werthvoll u. kann von practischer Bedeutung auch f. die Finanzen werden. Aber freilich ist die Ablösung danach sehr theuer. Die 4%ige Kapitalisirung der 5jähr. Divid. enthält eine starke Berücksichtigung v. lucrum cessans mit. — Der preussische Staat hat neuerdings bei Betriebsüberlass.-Verträgen mit Privatbahnen sich auch den Erwerb des Eigenthums in späteren Perioden vorbehalten, so bei Halle-Sorau-Guben, bei Berl.-Dresd., unter im Voraus stipul. Bedingungen.

Sonstige Vorbehalte zu Gunsten des Staats. Unter Vorbehalten dieser Art werden hier nicht volkswirthschaftspolitische in Betr. der Tarife u. s. w., sondern finanzielle in Betr. der Uebernahme von Leistungen für den Staat, — unentgeltlich wie oft hinsichtlich der Beförderung der Post u. s. w (preuss. Ges. §. 36) oder gegen mäss. Maximaltarif, wie auch mitunter bei der Post, für Militär u. s. w. (grosse Rechte des franz. Staats in diesen Puncten) —, ferner andere finanzielle in Betr. der Erleichterung der Erwerbung der Privatbahnen durch den Staat verstanden. Hierhin gehörten die wichtigen Bestimmungen der preuss. Gesetzgeb. über Eisenbahnabgaben u. über deren Verwendung. §. 38 des Ges. v. 1838 behielt die Einführung einer besond. Abgabe v. d. Bahnen vor, wogegen die Gesellsch. v. d. Gewerbsteuer frei blieben. Nach §. 39 sollte der Ertrag dieser Abgabe z. Entschädig. der Staatscasse für die ihr durch d. Bahnen entzogenen Einnahmen (wohl an Post u. Chausseegeld gedacht) u. zur Amortis. des in dem Unternehmen angelegten Kapitals dienen. Art der Verwendung blieb vorbehalten. Nach vollend. Amortis. sollte das Unternehmen so eingerichtet werden, dass der Ertrag des Bahngelds die Kosten der Unterhalt. d. Bahn u. der Verwalt. nicht übersteige (§. 40): also Anwendung des Gebührenprincips schon damals in Aussicht genommen. Die durch Gesetz v. 30. Mai 1853 eingericht. progress. Eisenbahnabgabe (s. §. 4) sollte dann zur Amortis. der in d. Eisenbahnunternehmen angel. Actienkapitalien in der Art dienen, dass mit ihrem Ertrag u. unter Zuwachs der Zinsen u. Divid. der erworb. Papiere Stammactien frei angekauft würden. Durch dieses Gesetz, welches kein Recht schädigte, — die Höhe der Abgabe ist keine princip. Frage —, war also der allmälige Uebergang der Privatbahnen ins Eigenthum des Staats vorbereitet. Späterhin hätte diese Ankaufsweise durch Curssteigen bei vermind. Actienzahl u. stärkerer Amortis. theuer werden können. Allein durch

selbst die Abtretung ihrer Linien unter billigen Bedingungen an den Staat wünscht, die Erwerbung erfolge;[78])

c) dass an Stelle der Fusionirung von Privatbahnen, namentlich der Verschmelzung von kleinen mit grossen Unternehmungen, möglichst, wenn es die geographische Lage der Linie, ihr bereits bestehender oder leicht herzustellender Zusammenhang mit anderen Staatsbahnen irgend erlaubt, die Fusionirung solcher Privatbahnen mit Staatsbahnen trete;[79])

d) dass, solange der Uebergang in das Eigenthum nicht zu erzielen ist, wenigstens die wichtigsten Privatbahnlinien, welche leicht factische Monopole erlangen, ferner solche Privatnebenbahnen, welche in Staatsbahnen münden, in die Verwaltung des Staats übergehen.[80])

4) Wird gleichwohl die Concession zu neuen Privatbahnen noch ertheilt, sei es an alte Gesellschaften zur Erweiterung ihres Netzes oder an neue Unternehmungen, so hat sich der Staat mög-

---

Ges. v. 21. Mai 1859 ist leider diese Amortis. beseitigt u. sogar §. 39 u. 40 des Gesetzes v. 1838 aufgehoben worden. Eine Massregel von mindestens zweifelhaftem volkswirthschaftspolit. u. finanz. Werth. Seitdem u. auch nach d. neuen Eisenbahnsteuerges. v. 16. März 1867 fliesst der Ertrag der Eisenbahnabgabe in die Staatscasse zu allgemeinen Staatsausgaben. S. o. §. 251 Note 71 u. „10 J. preuss. D. Eisenbahnpolitik", S. 12.

[78]) Mehrfache Fälle in Preussen, Sachsen. Langjähr. Wunsch der Actionäre der Rhein-Nahebahn, aber noch zu grosse Anforderungen. Bei den neueren Eisenbahnerwerbungen Baierns (Ostbahnen), Sachsens (Leipz.-Dresd.) hat es, bei etwaigen solchen Seitens des Deutschen Reichs würde es, bei halbwegs leidl. Bedingungen, an einer solchen Bereitwilligkeit der Privatbahnen, ihr Eigenthum an den Staat abzutreten, nicht fehlen. Die Herabdrückung der Actienrente, bes. in Folge der gestiegenen Betriebsausgaben in den letzten Jahren, die schärfere Staatscontrole und Concurrenz der Staatsbahnen erklären dies zur Genüge. Finanziell kommt in Betracht, dass unsere Staaten eine c. 6 %ige Actienrente (Voraussetzung des Paristands) mit einer c. $4\frac{1}{2}$ bis $4\frac{3}{4}$ %igen Staatsrente kaufen können, also nicht besonders theuer für den Staat u. doch hoch genug für die Actionäre.

[79]) So sollte nach Beschlüssen v. Herbst 1871 die Taunusb. mit d. hess. Ludwigsbahn fusionirt werden. Die Vereinigung der ersteren — Wiesbaden-Frankfurt — mit der nass. u. der Main-Weser-Staatsb., die sie verbindet, lag wahrlich näher u. erfolgte auch nach spät. Vertrage d. preuss. Regierung mit d. hess. Ludwigb. Aehnlich 1876 die Einverleibung der Halle-Casseler Privatbahn in die im Bau befindliche Staatsbahn Berlin-Wetzlar.

[80]) Die Uebernahme der Verwaltung von Privatbahnen durch den Staat beruht in Preussen auf keinem so bestimmten Princip, als den beiden im Text genannten, obgleich finanz. Gesichtspuncte mit massgebend sind. Bei d. Oberschl. B. hatte sich der Staat die Uebernahme des Betriebs für den Fall vorbehalten, dass er aus der Zinsgarantie ein bestimmtes Mass von Zahlungen leisten müsse. Die Berg.-Märk. Bahn ging in Zeit schlechter Finanzlage 1850 auf 10 J., 1853 auf beständig in Staatsverwaltung über, die Cosel-Oderb. B. nach der Katastrophe v. 1856 i. J. 1857. Die Rhein-Naheb. stand von Anf. unter Staatsverwaltung. Die Halle-Sor.-Gubener Bahn 1876 wurde, die Berl.-Dresd. B. 1877 soll in Staatsverwalt. übernommen werden, als Bedingung zu gewährender Finanz-Hilfe. In Baiern u. Baden die Selbstverwaltungskörpern u. kl. Gesellschaften gehörenden Localbahnen in Staatsbetrieb.

lichst weitgehende und unzweideutige Rechte hinsichtlich des Heimfalls und des Ankaufs der Bahn vor der Heimfallsfrist vorzubehalten, etwa eine regelmässige und nicht zu langsame Amortisation des Kapitals (d. h. der Actien neben den Prioritätsschulden) einzurichten, und auch hier, erforderlichen Falls (Nr. 3 ad c), die Verwaltung selbst zu übernehmen.

5) Bei der Erwerbung wie bei der blossen Verwaltungsübernahme der Privatbahnen durch den Staat sind wohlerworbene Privatrechte sorgfältig zu schonen, mögen sie auf dem allgemeinen Privatrecht oder auf besonderem Gesetz oder Privileg beruhen. Eine Beseitigung dieser Rechte zu Gunsten des Staats ist aber gleichwohl möglich und statthaft:

a) Einmal selbstverständlich auf dem Wege freier Vereinbarung. Letztere wird im Ganzen am Wünschenswerthesten und oft auch bei Privatbahnen in schlechter Finanzlage und ohne Aussicht auf eine bessere Zukunft unter nicht zu lästigen finanziellen Bedingungen,[81]) bei gut rentirenden und zukunftsreichen Bahnen wenigstens unter Anlegung eines angemessenen Kauf- oder Pachtpreises[82]) — oder der Gewissheit guter Staatsverwaltung, falls nur diese an Stelle der Privatverwaltung tritt[83]) — möglich sein.

[81]) Die Niederschles.-Märk. B. ging im Winter 1851—52 vertragsweise gegen eine feste Actienrente von 4 % Zins u. regelmäss. Amortis. an den Staat über. Curs der Actien 1850 meist c. 83, Anf. 1851 dsgl., Ende 1851 c. 93 %; nach Genehmigung des Vertrags durch die Regierung 97—98 %. — Die Sächs.-Baier. B. ging 1846 an d. sächs. Staat über gegen 4 % Actienzinsen für 8 Jahr (1847—54) u. gegen Austausch mit 3 % Staatspap. alsdann. Curs um die Zeit des Vertragsabschlusses 76 bis 83, nach dems. (i. J. 1847) 84—90. Die jüngsten Erwerbungen des Staats in Preussen (die bankerotten, noch unvollend. Bahnen: Berl. Nordb., Pomm. Centralb.), Sachsen (kleinere Privatbahnen in halbbankerottem Zustande) sind dem Staate billig gekommen (1876, 1877).

[82]) Die Wien-Gloggnitzer B. erwarb der österr. Staat 1853 in der Weise, dass der Ges. die B. Wien-Raab verblieb u. er für jede der 13,219 Actien zu 500 fl. 675 fl. C.-M. in 5 % Staatsoblig. gab. Curs Anf. 1853 155—160 %, nach dem Vertragsabschluss 170 % u. mehr, nach der Umgestaltung noch 92—93 %. Die baier. Ostbahnen gingen durch Vertr. v. 1. März 1875 u. Ges. v. 15. April 1875 an den Baier. Staat über. Sie hatten 1874 nur $4^1/_2$ % Divid. geben können. Der Staat zahlte für eine Actie von 200 fl. d. 1. Emiss. 420, der 2, Emiss. 410 M., wovon je 400 M. in 4 % baier. Staatspapieren, den Rest baar. — Die Leipz.-Dresdn. Bahn ging zu dem relativ hohen Preise von 1000 M. in 3 %igen sächs. Staatsrenten für die Actie von 100 Thlr. im J. 1876 an den Staat über. Zu dem hohen Preise (um so höher, als der Staat die eben eingestürzte Riesaer Elbbrücke erst wieder auf seine Kosten zu bauen hatte) trug die polit. Situation bei (Consolidirung des sächs. Staatsbahnnetzes gegenüber der Reichseisenbahncontrole u. dem Reichseisenbahnproject). Der Vertrag zwischen dem K. Italien u. der österr. Südbahn 1876 ist angesichts der precären Finanzlage der Gesellschaft relativ günstig für den Staat ausgefallen. Seine Detailpuncte lassen sich hier nicht in Kürze angeben u. sind ohne Eingehen auf die verwickelte Lage der Gesellsch. nicht verständlich.

[83]) Diese Aussicht guter Verwaltung wirkte wohl für die Ueberlassung der Berg.-Märk. Bahn an die Staatsverw. mit.

Indessen gewährt der Weg der freien Vereinbarung keine genügende Sicherheit, die Bahnen überhaupt oder sie zu angemessenen Preisen zu erwerben. Es bedarf daher noch der Anerkennung des Princips:

b) dass Privatbahnen auch zwangsweise im Wege des Expropriationsverfahrens oder eines nach dessen Analogie auszubildenden Rechtsverfahrens gegen volle Entschädigung der Eigenthümer in das Eigenthum (und analog in die Verwaltung) des Staats übergeben können. Dieses Princip wird den Rechten der Privatbahnen gegenüber nicht nur wie im Falle mancher anderer Privatrechte, besonders des Grundeigenthümers, sanctionirt durch das überwiegende öffentliche Interesse, sondern bei den Bahnen noch speciell durch den Umstand, dass sie selbst bloss der Gewährung des Expropriationsrechts ihre Entstehung verdanken. Dieses Verfahren ist bei alten wie bei neuen Bahnen, mag es vorbehalten sein oder nicht, statthaft. Es verlangt nur folgende Beschränkungen in seiner Anwendung, damit keine Rechte und selbst keine berechtigten Interessen der Bahneigenthümer verletzt werden und das Privatkapital, wenn es einmal noch zur Anlegung in Privatbahnen in Anspruch genommen werden soll, sich nicht zurückschrecken lasse:

α) Die zwangsweise Eigenthums- oder Verwaltungsübernahme von Privatbahnen ist vor demjenigen Zeitpuncte absolut unstatthaft, bis zu welchem sie etwa ausdrücklich im Gesetz oder in der Concessionsurkunde (Privileg) ausgeschlossen ist. Ebenso müssen etwaige früher festgesetzte Bedingungen für die Anwendung des Expropriationsverfahrens genau innegehalten werden. In Zukunft sind aber andererseits nur die nothwendigen Beschränkungen der Rechte des Staats vorzunehmen, damit die Geltendmachung der letzteren zu geeigneter Zeit immer möglich sei.[84])

β) Das Zwangsverfahren gegen eine Privatbahn ist erst von einem Zeitpuncte an zulässig, in welchem die Betriebsergebnisse der Bahn ein einigermassen sicheres Urtheil über die finanzielle Lage des Unternehmens gestatten. Namentlich muss für unrentable Bahnen eine Minimalfrist bezeichnet werden, vor welcher sie nicht zwangsweise an den Staat

[84]) Die Fristen, nach deren Ablauf der Staat das Eigenthum erwerben kann, sind in den bestehenden Gesetzen u. Verträgen doch sehr lange; 25, 30, 35 Jahre in Deutschland u. Oesterreich, oder gar 50, 90, 99, nach Ablauf der Concess.-Zeit.



übergehen dürfen, um die Actionäre möglichst vor Kapitalverlusten zu sichern; z. B. eine Frist von 20 Jahren bei Bahnen, welche in einer bestimmten Reihe (z. B. 5—10) der letzt verflossenen aufeinanderfolgenden Jahre ihren Actionären eine gewisse Minimalrente (z. B. 4%) des Actienkapitals nicht liefern konnten. Bei rentablen Bahnen kann diese Frist ohne Gefährdung des Kapitals der Actionäre verkürzt werden, z. B. auf 10—15 Jahre, wenn in den letztverflossenen z. B. 5 Jahren die Dividende der Actionäre einen gewissen Satz (etwa 6%) überschritten hat.

γ) Die Entschädigung der Actionäre hat nach dem vollen Werthe des Eigenthumsrechts zu erfolgen, und zwar nach dem Taxwerthe[85]) oder, wenn dies für die Actionäre günstiger ist, auf der Basis der Kapitalisirung der von den Actionären binnen einer bestimmten Reihe (z. B. 5) der letztverflossenen Jahre bezogenen Rente nach einem für die Actionäre günstigen, also vielleicht etwas niedrigeren als dem üblichen Zinsfusse für gute Sicherheit; ferner eventuell noch weiter, namentlich bei der Uebernahme nach dem Taxwerthe, aber selbst auch in dem zweiten Falle, unter Zuschlag eines bestimmten Procents (z. B. 10) zu dem sich nach dieser Rechnung ergebenden Kapitalbetrag.[86]) Die Abfindung der Actionäre muss in Baarem oder nur mit ihrer Einwilligung in Staatspapieren erfolgen. Die Schulden der Bahn (Prioritätsobligationen) werden unter verbleibender Verpfändung der Bahn zu Staatsschulden und müssen genau nach den Anleihecontracten verzinst und getilgt werden. Auch hinsichtlich der Conversion, etwaiger Zinsreduction u. dgl. m. tritt der Staat ganz in das Rechtsverhältniss der Gesellschaft als Schuldnerin ein.[87])

5) Neben dem Staate selbst können auch die anderen „räumlichen" Zwangsgemeinwirthschaften" oder die Selbstverwaltungskörper, Provinzen, Kreise und Gemeinden das Recht erhalten, auf ihre Rechnung Eisen-

---

[85]) So namentl. bei Bahnen, welche ihren Actionären gar keine Dividende zahlen konnten, wie z. B. Rhein-Nahebahn.

[86]) Eine Ablösung nach dem zukünftigen Börsencurs, wie z. B. bei d. baier. Ostbahnen stipulirt war, scheint mir unzulässig. Denn hier wird dem Bahneigenthum nur durch die Aussicht des Uebergangs der Bahn an den Staat ein künstlich hoher Werth gegeben, wie z. B. Rhein-Nahebahn (Curs im Nov. 1871 35) zeigen möchte. Ausserdem würde es dann nicht so schwer sein, durch Speculationen den Curs in die Höhe zu treiben. Drgl. zeigte sich 1876 schon, als mehrfach von Erwerbsabsichten der preuss. Regierung die Rede war (z. B. bei den Thüringischen Bahnactien).

[87]) So schon die besteh. Bestimm. im preuss. Eisenbahnges. §. 42 u. a. m.

bahnen zu bauen, wobei jedoch der Betrieb öfters passend von der Verwaltung der Staatseisenbahnen und nach den Grundsätzen für letztere (auch in der Tarifpolitik) geführt wird. Auf diese Weise wird die Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens gewahrt, während Bahnen, die vielleicht der Staat noch nicht ausführen würde, doch bereits gebaut werden. Die Anlage von Eisenbahnen durch die Selbstverwaltungskörper wird namentlich in Anknüpfung an eine richtige Unterscheidung der Eisenbahnen nach ihrem technischen und ökonomischen „Rang" (§. 253 ff.), in Zukunft immer wichtiger werden, indem jene Körper gewisse Secundär- und die Localbahnen, mit Normalspur und eventuell mit Schmalspur, Dampfbahnen und daneben Pferdebahnen übernehmen. Auf diese Art wird das Princip der Selbstverwaltung auch bei diesem modernsten Verkehrsmittel richtig angewendet. Je nach der Bedeutung und Art der betreffenden Bahnen, kann dann der Betrieb zwischen dem Staat und diesen Körpern getheilt werden.[88])

3. (17.) Abschnitt.

Eisenbahnen. Fortsetzung.

2. Anlage der Eisenbahnen.[1])

I. — §. 253. Die Individualisirung des Eisenbahnbaus oder extensiver und intensiver Eisenbahnbau. Die Anlage von Eisenbahnen ist von Anfang an, seitdem man die Leistungsfähigkeit dieses Communicationsmittels erkannt hatte, bei Staats- und Privatbahnen zu einseitig nach rein technischen Rücksichten erfolgt, unter Hintansetzung der ökonomischen Seite, namentlich in Bezug auf den erforderlichen Kapitalaufwand. Unter den technischen Momenten wurden wieder ein-

---

[88]) In Preussen sollen die den Provinzen zugewies. Chaussee-Dotationen (§. 46, Note 38) auch mit für den Bau von Secundärbahnen verwendet werden dürfen. — Hier liegt die Einführung einer richt. Selbstverwalt. im Verkehrswesen vor, nicht in Stein's Ideen (Handb. d. Verw., 2. A., S. 406.

[1]) Das Folgende ist in der Ausführung neu in dieser Ausg. Einige massgebende Gesichtspuncte sind jedoch schon in §. 246 d. 6. A. von mir gegeben worden. Die ökonomische Seite der Frage war mir damals schon klar, aber wesentlich förderte mich seitdem bes. v. Weber hinsichtl. der technischen Seite u. der Folgerungen daraus f. d. ökonomische Seite. S. o. Note 1 d. vor. Abschn. S. 27, bes. Weber's Individualis. d. Eisenbahnen u. seine Secundärbahnen. Die Gestaltung des Staatsbahnwesens muss nach den Gesichtspuncten des Texts erfolgen. Vgl. auch v. Kübeck, Selbstkosten des Eisenbahnbaus, Berl. Vierteljahrschr. f. Volkswirthsch. 1876.

seitig diejenigen, welche die Schnelligkeit des Transports ermöglichen, ins Auge gefasst. Dabei hat theils eine Ueberschätzung der ökonomischen Bedeutung der Schnelligkeit, welche die Eisenbahnen erlaubten, theils keine genügende Unterscheidung des Bedürfnisses der Schnelligkeit, nach Kategorieen von Transportobjecten — Personen und Güter, dann Güterarten — und nach Zeit- und Ortsverhältnissen stattgefunden. Es wurde übersehen, dass vielfach der ökonomisch-technische Hauptnutzen der Eisenbahnen nicht in erster Linie in der Schnelligkeit des Transports, sondern in der Ermöglichung eines Massentransports mit einem relativ geringen Kraftaufwand, insofern mit geringen Kosten liegt. Und es wurde ebensowenig beachtet, dass die grosse Schnelligkeit (die „normalmässige", die „eisenbahnmässige") im Allgemeinen nur für den Personen-, nicht für den Güterverkehr, Bedürfniss ist, ferner, dass schon bei ersterem, vollends bei dem zweiten je nach Personen- und Güterkategorieen, nach Landes- und Zeitverhältnissen sehr verschiedene Schnelligkeitsgrade bedurft werden, bez. ausreichen. Ein andrer Vortheil der Eisenbahnen, die möglichste Pünctlichkeit des Transports, daher die sichere Vorausberechenbarkeit seiner Zeitdauer, verglichen mit anderen Transportarten, besonders mit der Schifffahrt, wurde ebenfalls nicht immer in seiner grossen ökonomischen Bedeutung gewürdigt oder, wenn er erkannt wurde, zu leicht mit dem Schnelligkeitsmoment in Verbindung gebracht. Er besteht aber unabhängig von letzterem und kommt auch bei verhältnissmässig sehr langsamem Transport ganz ähnlich als Glanzseite der Eisenbahnen in Betracht.

Die ökonomisch nachtheilige Folge war, dass unsere Eisenbahnen bis vor Kurzem fast allenthalben nach einer Schablone, mindestens in demselben Lande fast ganz gleichartig in technischer Beziehung, namentlich was die Beschaffenheit des Bahnbaus anbetrifft, angelegt worden sind. Man legte einseitig Werth auf die Ermöglichung schnellsten Transports, den doch nicht einmal aller Personenverkehr benöthigte. Dieser schnellste Transport bedingte dann aus Sicherheitsrücksichten, zumal bei dem bevorzugten und früher meist überwiegend beachteten Personenverkehr, eine entsprechende technische Beschaffenheit des Bahnkörpers. Daraus ergab sich zwar eine technisch hohe Vollendung, aber folgeweise nothwendig auch eine enorme

Kostspieligkeit des gesammten Eisenbahnwesens, besonders des eigentlichen Bahnbaus.

Neben den nachtheiligen Folgen für die Volkswirthschaft, die einen so unermesslichen Theil des Nationalkapitals dem Eisenbahnbau zuwenden und dadurch doch unvermeidlich anderen Productionszwecken entziehen musste, ging daraus natürlich auch eine langsamere Entwicklung des Eisenbahnnetzes hervor, als sie bei geringerer Kostspieligkeit des Bahnbaus möglich gewesen wäre.

Die jetzt vorliegende Aufgabe ist daher, mit Weber's Worten, die „grössere Individualisirung des Eisenbahnbaus", wovon die Entwickelbarkeit des Eisenbahnwesens und die Grösse seines volkswirthschaftlichen Nutzens wesentlich mit abhängt. Diese „Individualisirung" des Eisenbahnbaus ist aber nichts Anderes als die Anwendung des von v. Thünen gelehrten Gesetzes der Relativität des Werths der Ackerbausysteme oder des Gesetzes der nothwendigen Bedingtheit des Ackerbausystems durch die allgemeinen volkswirthschaftlichen Verhältnisse des Orts und der Zeit, auf den Wegebau, hier speciell auf den Eisenbahnbau, — wie denn jenes Thünensche Gesetz sich überhaupt zu einem allgemeinen Gesetze des Bodenanbaus erweitern lässt.[2]) Es muss demnach auch im Eisenbahnbau extensiver und intensiver Bau und beide in mancherlei verschiedenen Graden stattfinden, im Interesse der ganzen Volkswirthschaft, namentlich in Betreff der möglichst productiven und möglichst sparsamen Verwendung des Nationalkapitals, wie im besonderen Interesse des Eisenbahnwesens, seiner weiteren Entwicklung und seiner richtigen Stellung und Function im Communications- und Transportwesen.

§. 254. Die hohe volkswirthschaftliche Bedeutung einer richtigen Individualisirung des Eisenbahnbaus tritt durch eine nähere Betrachtung des Einflusses der volkswirthschaftlichen Entwicklung eines Landes auf die ökonomischen Bedingungen des Eisenbahnbaus und der Rückwirkung des letzteren auf die Volkswirthschaft in folgender Weise hervor.[3])

Nach der volkswirthschaftlichen Entwicklung eines Landes oder einer Zeit ist nemlich die Höhe der Zinsfüsse und der

---

[2]) Dies ist gelegentlich schon in meiner Grundlegung angedeutet worden. Die nähere Ausführung u. Begründung wird im 2. B. des Lehrbuchs erfolgen.

[3]) Das Folgende wörtl. nach §. 246 d. 6. A. Für d. techn. Momente s. bes. Weber's Schule d. Eisenbahnwesens, 3. A. v. Schmitt und die in Note 1 gen. kleinen Schriften Weber's, die sehr reich an wicht. nationalökon. Gesichtspuncten sind.

Arbeitslöhne verschieden, indem in der höher entwickelten, reichen Volkswirthschaft der Zinsfuss niedriger, der Lohn höher ist und umgekehrt. Zugleich macht dort die Beschaffung eines grossen Kapitals weniger Schwierigkeit. Dies äussert Alles seinen wesentlichen und ganz berechtigten Einfluss auf die Vertheilung des stehenden und umlaufenden Kapitals bei einer Unternehmung und fällt vor Allem schwer ins Gewicht bei stets so ausserordentlich kostspieligen Anlagen wie Eisenbahnen (und manchfach analog überhaupt bei Wegebauten und Verkehrsanstalten). Die möglichst vollkommene Herstellung einer Bahn, die Vermeidung starker Steigungen — also mehr Einschnitte — Curven — also längere Bahnlinie oder bei kürzerer Linie umfänglichere Erdarbeiten oder Bauten —, der Bau von Tunneln, besonders auch, um theuren Grunderwerb, um Steigungen zu vermeiden[4]), von eisernen oder massiven statt Holzbrücken, die Ueber- oder Unterführung der Bahn bei Wegeübergängen, statt der Passage im Bahnniveau, die Anlage des Bahnkörpers für zwei Geleise, die Ausführung des Doppelgeleises, die Benutzung schwererer Schienen (breitbasiger statt Stuhlschienen) oder selbst von Stahlschienen, von imprägnirten statt nicht imprägnirten, von eichenen statt buchenen und kiefernen Schwellen, die Einführung eisernen Oberbaus, die Legung von zahlreichen Geleisen auf den Bahnhöfen, das Drehscheiben- statt des Weichensystems, die Einrichtung grosser Bahnhöfe und grosser, massiver Gebäude u. s. w. u. s. w., — das Alles repräsentirt einen relativ grösseren Aufwand an stehendem Kapital und erfordert daher überhaupt von vorneherein die Ansetzung eines grösseren Anlagekapitals verglichen mit einer möglichst einfach und billig gebauten Bahn. Bei letzterer wird dann aber gerade wegen der geringeren technischen Qualität der Anlage der regelmässige Aufwand für die Bahnverwaltung unter den Betriebskosten (§. 260) relativ grösser sein, d. h. das umlaufende Kapital wird verhältnissmässig stärker hervortreten. Soll dann bei einer solchen Bahn die Sicherheit einigermassen gewährleistet sein, so bedarf es — wenigstens bei Voraussetzung schnellen Fahrens — vollends eines um so grösseren Aufsichtspersonals (Bahnwärter u. s. w.).

---

[4]) Der M. Cenis-Tunnel, verglichen mit der Fell'schen leichten Bahn über den M. Cenis, ist wohl ein grossartiges Beispiel des Vorwiegens des stehenden Kapitals in der Bahnanlage, während eigentlich die ganze Fell'sche Bahn, welche nur bis zur Eröffnung des Tunnels bestand, umlauf. Capital darstellt.

Im Grossen und Ganzen vertritt das nordamerikanische Bahnsystem[5]) die Kategorie des zweiten, mit verhältnissmässig weniger stehendem Kapital, das europäische, besonders das englische die Kategorie des ersten, mehr mit stehendem Kapital arbeitenden Eisenbahnwesens. Auch zwischen England einer-, dem Continent andererseits, ebenso zwischen Westeuropa und Theilen von Ost- und Nordeuropa zeigt sich ein solcher Unterschied in einigen wichtigen Puncten. Die Folge ist denn der gleich anfänglich höhere Kostensatz der englischen verglichen mit den anderen Bahnen und der äusserst niedrige der nordamerikanischen und einiger nach deren Muster gebauten europäischen Bahnen.[6]) Es würde sich ein noch stärkerer Unterschied kundgeben und kundgeben müssen, wenn man auf dem Continent, besonders im Osten und auch in Theilen von Deutschland, nicht unter Missachtung des richtigen volkswirthschaftlichen Princips die Bahnen zu allgemein schon anfänglich mit stärkerem Aufwand an stehendem Kapital angelegt hätte.

Offenbar kann man nemlich dem „englischen" und dem „amerikanischen" Princip keinen unbedingten Vorzug vor einander geben. Vielmehr kann hier nur von einer Relativität der Vorzüge der Eisenbahnbausysteme die Rede sein, wie sonst bei den Ackerbausystemen. Das amerikanische System stellt extensiven, das englische intensiven Eisenbahnbau dar. Jedes ist für seine Verhältnisse berechtigt. Bei hohem Zinsfusse, geringer Frequenz, also auch geringer Abnutzung der Bahn durch den Betrieb, bei geringerer Bedeutung des Schnelligkeitsmoments im Transport empfiehlt sich das amerikanische, bei niedrigem Zinsfusse und hoher Frequenz, also starker Abnutzung, und bei grosser Werthlegung auf Zeitersparniss das englische System; das erstere um so mehr da, wo auch die Löhne niedrig

---

[5]) Nur dass es wegen des hohen Arbeitslohns und geringerer Rücksicht auf Sicherheit die letzt erwähnte Forderung: viel Aufsichtspersonal, nicht erfüllt. Einige Hauptübel des nordamer. Bahnwesens erklären sich aus dem Zusammentreffen schlechten Baus (wenig steh. Kap.) und trotzdem geringen Aufsichtspersonals und geringer Sorgfalt der Unterhaltung der Bahn, also gleichzeitig zu wenig umlauf. Kapital.

[6]) Z. B. in Schottland, Scandinavien, Südrussland. — Vgl. die vortreffl. Schilderung des Characters der Eisenbahnen der Hauptländer von Weber, Schule d. Eisenbahnwes. 2. A., Fr. 32 u. ff., z. B. Fr. 40, 3. A. Kap. 2, S. 32 ff. In England niedrige Lage der Bahn im Terrain, häufiger Tunnels u. Einschnitte als Brücken und Dämme, umgekehrt in Deutschland. In England tritt eben in d. ganzen Anlage und äusseren Erschein. der Bahn das Vorwalten des stehenden Kap. hervor. Weber hat früher das den verschiedenen Bahnsystemen zu Grunde liegende nationalök. Princip nicht erkannt, d. h. er war noch zu sehr Techniker, nicht Nationalökonom. In s. neueren Schriften trifft man grade auch die richtige volkswirth. Auffassung.

sind, das letztere da, wo sie hoch sind und wo die Construction der Bahn für grossen Verkehr und rasches Fahren bei wenig Aufsichtspersonal vollends solid sein muss. In den weniger verkehrsreichen Gegenden Deutschlands und zumal des europäischen Ostens hätte man also das amerikanische System, (auch trotz relativ höherer Betriebskosten für die Bahnverwaltung) (§. 260) bevorzugen und erst nach und nach bei veränderten Zinsfüssen, Lohnsätzen, grösserer Frequenz, höherem Werth der Zeitersparniss, m. a. W. bei grösserer Volksdichtigkeit und entwickelterer Volkswirthschaft mehr stehendes Kapital in die Bahnanlage verwenden, d. h. letztere entsprechend aus- und umbauen sollen.[7])

Besonders wichtig in ökonomischer Hinsicht ist hier der Zusammenhang zwischen der Höhe der Bahnverwaltungsausgaben, des zweiten Haupttheils der Betriebsausgaben (§. 260), und der Beschaffenheit der ganzen Bahnanlage. Es kann ein absolut höherer Betrag an solchen Ausgaben durch geringere Beschaffenheit der Bahnanlage und daher durch grössere Reparaturausgaben und Beaufsichtigungskosten verursacht werden. Dies ist indessen so lange ein Vortheil, als das Plus dieser Ausgaben über den bei technisch vollkommenerer, aber ökonomisch noch nicht nöthiger Anlage zu verwendenden Betrag kleiner ist als der Zins des in diesem Falle erforderlichen Plus' des Anlagekapi-

[7]) Das richtige Princip gelangt jetzt bei der Anlage sog. Secundärbahnen zur Geltung. Aber man baut offenbar noch immer zu viel Bahnen als Primär- oder Hauptbahnen gleich von Anfang an. Bei dem jetzt auch bei uns erfolgenden Uebergang zu schwereren Schienen, Stahlschienen, zu Doppelgeleisen, zu einzelnen Veränderungen der Bahntraçe, z. B. der Beseitigung von Steigungen, Curven, Umwegen, schiefen Ebenen, Kopfstationen, bei der Ersetzung von Holzconstruction durch Eisen u. dgl. m. wird dasselbe richtige Princip befolgt. Es ergiebt sich dann auch eine Verminderung der Bahnverwaltungskosten, aber ein höheres Zinserforderniss des Anlagekapitals. Auch mit dieser Veränderung hängt die wahrnehmbare Steigerung der Meilenkosten in Deutschland wohl etwas zusammen, §. 248 Note 40, während das relative Gleichbleiben dieser Kosten in England (Note 72 a. Schluss, vor. Abschn. S. 76) sich wohl mit daraus erklärt, dass die Bahnen von vorneherein dort sehr intensiv gebaut wurden. Bei uns hat im Staats- wie — allerdings zum Theil in Folge des Verlangens des Staats — im Privatbahnbau zu einseitig der technische Standpunct bei d. Bahnanlage geherrscht. So war z. B. die Anlage von Doppelgeleisen, die in Concessionsurkunden mitunter von vornherein vorgeschriebene Anlage des Bahndamms, der Brücken für d. Doppelspur auch in Deutschland öfters verfrüht, — ein Verstoss gegen obige Regel. Nicht aus Ueberlegung und ökonom. Verständniss, sondern aus Unterschätzung der Verkehrsentwicklung, also aus Zufall ist man in Deutschland u. a. L. wenigstens theilweise bei d. ersten Anlage der Bahnhöfe richtig verfahren: man hat sie anfangs zu klein angelegt und baut sie jetzt um, sparte dadurch früher an Kapital u. kann jetzt dem Bedürfniss gemäss bauen, — kein ökon. Nachtheil in der Regel, wie man wohl irrthümlich mitunter annahm. Der Fehler war nur, dass man die Bahnhöfe gleich zuerst zu kostspielig baute (massiv).

tals. Damit ist auch gleichzeitig die weitere Regel gegeben, wann nur zum Behufe einer Reduction der Bahnverwaltungskosten eine leichtere Bahnanlage in eine vollkommenere verwandelt werden muss: sobald die erwähnte Zinsersparung kleiner wird als die von der Bahnbeschaffenheit bewirkte Steigerung jener Kosten. Also bei steigendem Arbeitslohn, vollends wenn damit ein Fallen des Zinses verbunden ist, und bei grösserer Frequenz, welche die Bahnverwaltungskosten leicht auf der unvollkommeneren Bahn mehr steigert oder aus technischen und Sicherheitsgründen auf ihr etwa gar nicht möglich ist.[8])

Neben dieser Individualisirung der Eisenbahnen nach ganzen Ländern und Provinzen, nach Verhältnissen der Volksdichtigkeit und nach Stufen der volkswirthschaftlichen Entwicklung muss aber nunmehr noch eine consequente weitere Individualisirung der Bahnen nach Local- und Zeitverhältnissen erfolgen.

II. — §. 255. Die practische Durchführung des Individualisirungsprincips. Hier liegt nun die am Schlusse des §. 252 schon berührte wichtige Aufgabe des Staats vor, eine passende Combination der eigenen Staatsthäigkeit und der Thätigkeit der Selbstverwaltungskörper bei der Anlage und dem Bau der Bahnen eintreten zu lassen.[9])

1) Die Hauptbahnen für den grossen durchgehenden Massenverkehr der Personen und Güter muss der Staat selbst übernehmen und sie in derjenigen technischen Vollkommenheit, daher auch mit demjenigen ökonomischen Kostenaufwand herstellen und ausrüsten, welche durch die ganze volkswirthschaftliche Entwicklungsstufe des Landes bedingt werden. Auch hier ist nach den vorentwickelten Grundsätzen nicht von einer gleichen technischen Vollkommenheit in allen Ländern die Rede, also z. B. nicht der technisch an sich mögliche höchste Grad der Vollendung des Bahnbaus zu erstreben, wohl aber der jeweilig

---

[8]) Analog ist in verwandten Fällen zu entscheiden. Z. B. die Anlage einer Bahn für starke Frequenz koste p. Meile 600,000 Thlr., voraussichtlich aber habe die Bahn solche Frequenz erst nach längerer Zeit, während einstweilen eine leichtere Anlage f. 400,000 Thlr. ausreicht, deren Ausbau später noch 300,000 Thlr. erfordert: dann ist dennoch die spätere Bahn für 700,000 Thlr. billiger, wenn bis zum Zeitpuncte des Bedarfs die Zinsen und Zinseszinsen der anfangs ersparten 200,000 Thlr. mehr als 100,000 Thlr. betragen. Gewiss ein oftmaliger Fall bei hohem Zinsfusse, z. B. in vielen östlichen Theilen Europas.

[9]) S. auch hierfür bes. d. verschied. Schriften v. Weber's, der nur zu sehr von seiner Vorliebe f. d. Privatbahnen, mindestens f. d. gemischte System geleitet wird. Aber seine techn. Gesichtspuncte müssen auch für den Nationalökonomen die leitenden werden.

nach den obwaltenden Verhältnissen des Landes passend erscheinende Vollkommenheitsgrad. Diese Bahnen können Primärbahnen genannt werden. Bei ihnen ist gleiche Spurweite im ganzen Lande, womöglich auch mit den Hauptbahnen aller angrenzenden Länder, Hauptbedingung auch ihres ökonomischen Nutzens, damit das Fahrmaterial beliebig verwendbar sei.[10]) Letzteres muss daher mit Rücksicht auf diese Verwendbarkeit, d. h. thunlich gleichartig, beschaffen sein.[11])

2) An die Primärbahnen schliessen sich die Bahnen zweiten Rangs, die Secundärbahnen an. Sie zerfallen nach ihrer Bedeutung für den Verkehr wieder in manche verschiedene „Rangclassen." Die wichtigeren unter ihnen — bedeutendere Seitenbahnen, Verbindungsbahnen zwischen mehreren Bahnnetzen u. dgl. m. — wird in der Regel wieder der Staat am Besten selbst anlegen: die Secundärbahnen erster Classe. Aber er muss sie bereits extensiver bauen, nur mit gewisser Rücksicht auf ihre etwaige spätere Umgestaltung zu Primärbahnen. Bei den weniger wichtigen Secundärbahnen können sich die Selbstverwaltungskörper neben dem Staate in der Anlage betheiligen, und zwar je nach dem Grade der Bedeutung der Linien für den Verkehr die Provinzen, Bezirke an den Secundärbahnen 2. oder 3. Classe, die Kreise und Gemeinden an denen 3., 4. und weiterer Classe. Die Extensivität des Bahnbaus kann im Allgemeinen, von besonderen Abweichungen, welche die Terrainverhältnisse nöthig machen, abgesehen, entsprechend immer weiter gehen, d. h. der Kapitalaufwand für die Bahnanlage relativ immer kleiner werden. Die wichtige Folge wird dann sein, dass die Dampfbahnen schliesslich in Pferdebahnen, eventuell die Normalspur in Schmalspur übergeht und der Wagenpark entsprechend leichter und wohlfeiler gebaut wird. Indessen lässt sich bis zu einer gewissen Grenze auch bei

---

[10]) Auf d. Continent gleiche Spurweite, mit Ausnahme Russlands. In England lange 2 Systeme der Spurweite in Kampf. Selbst in diesem Puncte die Gesetzgebung sehr ängstlich in Betr. d. Vorschrift zu nachträglicher Aenderung d. Spurweite. Cohn I. 209 ff. Die ehemals breitere Spur d. bad. Staatsbahnen ist umgeändert worden.

[11]) Die weitestgehende Generalisirung oder Gleichmässigkeit aller Gebrauchsgegenstände vieler Linien, also bes. der Wagen (weniger der Locomotiven) verlangt auch v. Weber neben intensivster Individualisirung der Bahnanlagen, wobei vielleicht dem Relativitätsprincip auch beim Wagenpark etwas zu wenig Rechnung getragen wird. Individ. d. Bahnen S. 43, 32 ff. — Die Signalsysteme sind ebenfalls nicht einseitig nach Sicherheitsrücksichten gleichmässig u. technisch möglichst vollkommen vorzuschreiben, sondern wegen der grossen Kostenverschiedenheit nach dem Character der Bahn u. ihres Verkehrs zu individualisiren. Weber eb.

den Secundärbahnen der niederen Classe ein etwas grösserer Kapitalaufwand für die Bahnanlage rechtfertigen, wenn dadurch der leistungsfähigere Dampfbetrieb und die Normalspur erhalten und so der Uebergang des Wagenparks von einer zur anderen Bahn ermöglicht wird. Der Dampfbetrieb an sich setzt nicht nothwendig immer eine technisch viel vollkommenere, daher kostspieligere Bahnanlage voraus, sobald sich nur mit einem mässigen Maximalmaass der Schnelligkeit begnügt wird, was volkswirthschaftlich oft ganz ausreicht. Unter dieser Voraussetzung steigert sich auch der Kostenaufwand der Normalspur gegen die Schmalspur nicht so erheblich, dass nicht der grosse Vortheil der Gleichspur eine hinlängliche Compensation dagegen bildete.[12])

3) Die Secundärbahnen tieferer Classe kann man Tertiär-, Quartärbahnen u. s. w. nennen. Sie dienen wesentlich rein localen Bedürfnissen von immer geringer werdender Bedeutung. Deshalb sind sie vornemlich von den Gemeinden für deren externen Verkehr in der Nachbarschaft und besonders für den internen Verkehr zu bauen. (§. 238). Hier wird die Dampfbahn oft durch die Pferdebahn zu ersetzen sein. Die Normalspur sollte indessen auch hier nur bei wesentlichen Vortheilen in ökonomischer Hinsicht zu Gunsten der Schmalspur aufgegeben werden. Diese reinen Localbahnen würden dann das extensivste Bahnbausystem darstellen. Auf ihnen wird die Verwaltung von der Gemeinde zu führen sein, während die Secundärbahnen höheren Rangs vornemlich von der Verwaltung der Staatsbahnen mit administrirt werden.

Diese Durchführung des Individualisirungsprincips im Eisenbahnwesen entspricht den heutigen Verkehrsbedürfnissen und der richtigen Ausbildung des Systems öffentlicher Unternehmungen auch

---

[12]) Vgl. auch hiezu bes. Weber, nam. in d. „Secundärbahnen" S. 8 ff. Er weist nach, dass die Vertheuerung der Bahnen hauptsächlich durch die Bedingungen, welche die Durchführung der eisenbahnmäss. Schnelligkeit stellt, dann durch die Vorkehrungen, welche der Personenverkehr an Constructionen u. Sicherheitsmassregeln erfordert, bewirkt wird. Bei d. oft genügenden geringeren Schnelligkeit können die Bahnanlagen auch bei Normalspur viel wohlfeiler u. doch genügend sicher werden. Hier liegt dann ein tech. Problem in d. Construction v. Locomotiven, die auf solchen Secundärbahnen eine mässige Maximalschnelligkeit haben, z. B. 12 Kil. p. Stunde. S. Weber a. a. O. S. 11 ff. — „Grundzüge f. d. Gestalt. d. secund. Eisenbahnen" (v. d. techn. Commiss. d. Ver. D. Eisenbahnen), 1870. Weber veranschlagt, eb. S. 22, die Ersparung von Anlagekosten bei Secundärbahnen mit Normalspur, aber langsamer Geschwindigkeit, verglichen mit Hauptbahnen schneller Geschwindigkeit auf 25—30 % im Flachland, 30—40 im Hügellande, 50—60 im Gebirge. — S. auch Demarteau, Gedankenlese üb. d. Fairlie'sche Locomotivsystem u. schmalspur. Schienenstrassen in Oest.-Ung., Wien (1874).

in der materiell-wirthschaftlichen Sphäre statt der privatwirthschaftlichen, speculativen Unternehmungen. So vorzugehen ist ökonomisch-technisch möglich und in dieser wie in socialpolitischer Hinsicht wünschenswerth. Die Ueberweisung der Primärbahnen und der wichtigeren Secundärbahnen an das speculative Actienkapital, das meist allein für diese Bahnen bereit steht, ist aus den dargelegten Gründen zu vermeiden. Die Secundärbahnen niederer Classe, die Tertiärbahnen u. s. w. durch Erwerbsgesellschaften oder Private herstellen zu lassen, hat einmal wegen der oft geringen Aussicht auf Rentabilität keinen Erfolg, oder führt, wie bei internen städtischen Pferdebahnen, vollends zu einem factischen Monopol und entzieht in principiell nachtheiliger Weise der localen Selbstverwaltung einen für diese besonders passenden Wirkungskreis.[13])

III. — §. 256. Der Eisenbahnbau selbst. Mit der Durchführung eines richtigen Eisenbahnsystems der geschilderten Art ist in folgender Weise vorzugehen.

1) Es muss zunächst ein allgemeiner Eisenbahnbauplan („geographischer" oder „Linienplan") für das ganze Staatsgebiet entworfen werden, unter steter Berücksichtigung der Anschlüsse an den Staatsgrenzen. Ist dies, wie vielfach, früher versäumt worden und demgemäss schon ein grösseres Eisenbahnnetz vorhanden, so muss der Plan („Ergänzungsplan") dennoch nachträglich entworfen werden, nach dem leitenden Gesichtspuncte, die Lücken in dem muthmasslich dann noch wenig einheitlichen Eisenbahnwesen des Landes passend auszufüllen. Abänderungen der Pläne sind natürlich für die Zukunft nicht ausgeschlossen.[14])

2) Ein solcher erster oder Ergänzungsbauplan ist bei jedem Eisenbahnsystem, auch bei dem reinen Privatbahn- oder bei dem gemischten System, nothwendig, ohne dass deswegen von vorneherein genau für jede Linie bestimmt wird, ob sie der Staat oder eine Gesellschaft bauen soll. Bei dem ausschliesslich „öffentlichen" oder Staatsbahnsystem werden die Hauptlinien dem Staate vorzubehalten sein, andere können gleich den Selbstverwaltungskörpern überwiesen werden, entweder definitiv

[13]) Weber ist hier der Privatthätigkeit zu einseitig günstig. Stein im Handb. d. Verwaltungslehre vertritt in diesen Puncten einen unhaltbaren Standpunct. Auch in England schon Stimmen für die Uebernahme der Tramways Seitens der Communen. Cohn II, 621.

[14]) Ein Hauptmangel im deutschen, engl. Eisenbahnwesen. — Vorschlag eines solchen Eisenbahnplans Seitens d. preuss. Eisenbahn-Untersuchungscomm. S. 157. Entwurf u. Bekanntm. eines Bahnnetzplans in Oesterreich 1854, Czörnig, Neugestalt. S. 370.

oder so, dass der Staat es diesen Körpern überlässt, eine Linie etwa früher zu bauen, als er dazu kommen würde, wobei dann Staatsunterstützungen besonders zulässig sind, der Staat sich aber die spätere Uebernahme der Linie vorzubehalten hat.

3) Der Linienplan ist nach dem entwickelten Princip der Individualisirung der Bahnen aufzustellen und demgemäss auch die Betheiligung des Staats und der Selbstverwaltungskörper nach diesen „technischen Rangclassen“ der Bahnen einzurichten.

4) Im Staatsbahnsystem ist besonders darauf zu achten, dass die Verwendung von Kapitalien im Eisenbahnbau in der mehrfach erwähnten Weise thunlichst gleichmässig erfolgt: m. a. W. neben dem geographischen oder Linienplan ist ein Zeitplan für den Ausbau der Linien aufzustellen und möglichst inne zu halten. Dies ist grade bei dem Staatsbahnbau ausführbar und, wie gezeigt, von segensreichen Folgen für die Volkswirthschaft als Organismus, bisher aber auch in der Praxis des Staatsbahnsystems selten gehörig zur Geltung gekommen, in Uebereinstimmung mit der allgemeinen „Planlosigkeit“, welche auf diesem Gebiete zu beklagen ist (Preussen!). Auch in finanzieller Beziehung ist eine Ueberstürzung des Staatsbahnbaus in kurzer Zeit zu vermeiden. Jede Bahn pflegt eine gewisse Zeit zur Entwicklung ihres Verkehrs, mithin ihrer Rentabilität zu brauchen. Das finanzielle Risico vermindert sich also bei einem besonnenen Vorgehen im Eisenbahnbau.[15])

5) Die Geldmittel zum Eisenbahnbau haben Staat und Selbstverwaltungskörper, der Praxis gemäss, in der Regel durch Benutzung ihres Credits, durch Aufnahme von Anleihen zu beschaffen. Näheres hierüber im 2. Bande der Finanzwissenschaft, im Kapitel von den Staatsschulden. Die gelegentlich vorgeschlagene sogar mehr oder weniger ausschliessliche Verwendung ordentlicher Einnahmen (Steuern) zum Eisenbahnbau selbst ist jedenfalls nur ausnahmsweise passend. Die grossen Summen, um welche es sich hier stets handelt, sind in der immer unvermeidlich etwas drückenden Form von Steuern schwerer richtig aufzubringen, als Anleihen. Und während solche Steuern einen ungleichen Druck ausüben, vertheilen sich die Vortheile des Eisenbahnwesens eben-

[15]) In Ungarn zeigen sich jetzt die Folgen dieser Nichtberücksichtigung der Hilfsmittel des Landes. — In Preussen hat sich die so einfache Erkenntniss der Abhängigkeit des Gangs eines grossen Theils des Erwerbslebens vom Eisenbahnbau auch noch zu wenig Geltung verschafft.

falls ungleich, nach Gegenden und Volksclassen, ohne dass diese beiden Ungleichheiten sich compensiren.[16]) Um in Zukunft hinsichtlich des leitenden Finanzprincips bei der Bewirthschaftung der Staatsbahnen freie Wahl zu erlangen, ist im Princip aber eine regelmässige Tilgung der Eisenbahnschulden zu befürworten, (§. 242 sub 4) — abweichend von dem Grundsatze, der für die sonstige allgemeine Staatsschuld aufzustellen ist, deren regelmässige Tilgung nicht principiell geboten erscheint. Wie diese Tilgung vorzunehmen und in welcher Form die betreffenden Eisenbahnanleihen aufzunehmen sind, das ist ebenfalls erst in der späteren Lehre von den Staatsschulden zu behandeln. Vorläufig genügt die Bemerkung, dass die Tilgung der Eisenbahnschulden die Aufnahme der letzteren in der Form sogen. Rentenschulden nicht nothwendig ausschliesst.[17])

Einzelne weitere Puncte, welche Anlage und Bau der Bahnen betreffen, werden des Zusammenhangs halber im folgenden Abschnitte mit berührt.

4. (18.) Abschnitt.

Eisenbahnen. Fortsetzung.

3. Die Verwaltung der Staatsbahnen.[1])

I. — §. 257. Das Verwaltungssystem. Die Regel ist bisher bei den Staatsbahnen:

1) Die eigene Administration durch Behörden des Staats selbst. Nur diese Verwaltungsform ermöglicht es vollständig, die allgemeinen Vortheile, welche das Staatsbahnsystem haben kann und derentwegen es gewählt werden soll, zur Geltung zu bringen. Nur bei ihr kann jederzeit diejenige Modification des Bewirthschaftungsprincips erfolgen, welche im volkswirthschaftlichen Interesse gegenüber dem finanziellen etwa geboten ist. Die eigene Verwaltung des Staats lässt sich auch technisch und ökonomisch mindestens ebensogut einrichten als diejenige einer Gesellschaft.

---

[16]) Einen bezügl. Vorschlag machte Perrot, der hier wie in anderen Eisenbahnfragen sehr zu einseitiger Auffass. neigt.

[17]) Ich verweise vorläufig auf meinen Art. Staatsschulden in Bluntschli's Staatswörterb. X, 21 f. diese Formfragen, auch S. 19 für die Tilgungsfrage. S. auch oben §. 63.

[1]) Nach meiner Bearbeitung in d. 6. A., §. 241 ff. In der Kürze Rau, 5. A., §. 219 f u. 219 g.

In der Hauptsache muss der Betrieb der Eisenbahnen nach gewissen gleichartigen allgemeinen Grundsätzen besorgt werden, wer immer ihn führe. Auch erfahrungsmässig steht die Staatsverwaltung des Betriebs hinter der Gesellschaftsverwaltung, wenigstens bei uns, durchaus nicht zurück. So muss die eigene Administration des Staats als die grundsätzlich richtige bezeichnet werden.

2) Verpachtungen von grossen Strecken Staatsbahnen sind mehrfach als Finanzoperationen einer in bedrängter Finanzlage befindlichen Regierung vorgekommen. Ueber den Inhalt der Verträge entscheiden in solchem Falle nicht sachliche Erwägungen hinsichtlich der im volkswirthschaftlichen Interesse der Gesammtheit und im finanziellen des Staats liegenden Puncte, sondern eben die concrete Finanzlage, die Nothwendigkeit, unmittelbar möglichst grosse baare Geldsummen zu erhalten u. s. w. Denn meistens wird hier der Pachtschilling auf einmal oder in wenigen grossen Raten im Voraus entrichtet, also kapitalisirt, und nur etwa für spätere Zeiten dem Staate noch ein Antheil an demjenigen Reinertrag, welcher eine gewisse Höhe überschreitet, vorbehalten.[2])

3) Für den Inhalt der Verträge bei der Verpachtung kleiner Neben- und namentlich Grenzstrecken zur Verbindung mit anderen Bahnen (etwa fremder Länder) sind auch oft nicht rein ökonomische Erwägungen massgebend, sondern der Wunsch des Staats, durch günstige Bedingungen den Anschluss zu ermöglichen, oder selbst Verpflichtungen, welche er in dieser Hinsicht eingehen muss u. dgl. m.[3])

4) Soll eine allgemeine Verpachtung von Staatsbahnen, d. h. also die Ueberlassung des Betriebs der Bahn an einen Dritten, daher wohl meistens wieder an eine Erwerbs-, speciell Actiengesellschaft, keine wesentlichen volkswirthschaftlichen und finanziellen Interessen des Staats beeinträchtigen, so müssen wohl folgende sehr schwer zu erfüllende Bedingungen gestellt werden,

[2]) S. o. Note 72 im Abschn. 16 (Oesterr., Ital.)

[3]) Beispiele von Pachtverhältnissen bei D. Bahnen in §. 251, Note 72, z. B. bei der Oldenb. Bahn. Ueber die Pachtverh. bei d. baier. B. s. D. Eisenbahnstat. 1865 S. 135, 1866 S. 139. Einn. für die verpacht. Strecken 1869 349,686 fl., A. f. 1871 353,643 fl., Ausg. für d. gepacht. Strecken 1869 1,037,767 fl., A. 1871 1,037,640 fl. Bemerkenswerth ist die Verpachtung der der Oberschles. B. gehörenden Bergwerksbahn an Privatunternehmer auf kurze Termine, 1871 wieder auf 12 J. ausgeschrieben. Ein neueres Beispiel der Bahnpacht bietet d. Vertrag des D. Reichs mit der Wilh.-Luxemburgbahn, siehe §. 251, Note 72. — Oeftere Bahnpachten in Belgien, mit mancherlei verschiedenen Stipulationen, z. B. einem gewissen Procent der Bruttoeinn. als Pachtzins oder einer festen Bahnmiethe p. Kilometer.

derentwegen wiederum die Selbstverwaltung vor der Verpachtung den Vorzug verdient:[4])

a) Verbleiben einer eingehenden Controle über den Betrieb, und eines Genehmigungsrechts des Staats, namentlich für das Tarifwesen (mit Feststellung von Maximaltarifen im Vertrage) und für die Transporteinrichtung.

b) Gute Instandhaltung des Bahnbaus und der Gebäude u. s. w. durch den Pachter; Uebernahme von Neubauten (Gebäude) eventuell durch ihn gegen Entschädigung bei Ablauf der Pachtzeit. Stellung des Fahrmaterials oder mindestens des während der Pachtzeit neu erforderlichen womöglich durch den Pachter und ebenfalls Ueberlassung desselben an den Staat gegen Entschädigung nach Ablauf der Pachtzeit.

c) Nicht zu lange Pachttermine und Möglichkeit für den Staat, unter im Voraus grundsätzlich festgestellten Bedingungen den Contract vor Ablauf des Termins zu lösen.

d) Bestimmung des Pachtgeldes theils in einem gewissen Geldbetrag als Minimum, theils in einem Antheil des Staats an dem Reingewinn, welchen der Pachter über einen Minimalprocentsatz hinaus (z. B. 5 oder 6%) erzielt.

II. — §. 258. Die eigene Administration der Staatsbahnen[5]) unterscheidet sich in einigen Puncten von derjenigen

---

[4]) Das wichtigste Beispiel der Praxis ist bisher die allgem. Verpachtung der niederländ. Staatsbahnen an eine „Gesellsch. f. d. Betrieb der niederl. Staatsb." auf 50 Jahre, s. D. Eisenbahnstat. 1867, S. 204, Jahrg. 1869, S. 260, Jahrg. 1873, S. 280. Ges. v. 3. Juli 1863 bestimmte die Bedingungen, unter denen der Betrieb der Staatsbahnen einem Dritten überlassen werden könne: alle Tarife und Fahrpläne sind zuvor dem Minist. d. Innern z. Genehm. vorzulegen; v. allen Einnahmen ist der Regierung Rechnung zu legen (s. Erl. v. 5. Mai 1865); keine Beschlüsse sind einseitig zu fassen über Verhältnisse der Betriebseinnahmen; die Ges. hat alle erford. Betriebsmittel, Telegr., Werkzeuge zu liefern; die Ges. bezieht einen Theil der Bruttoeinn. als Betriebskosten nach einer Scala, die im Verh. z. Einn. p. Meile steht, ferner von der verbleib. Nettoeinn. $^1/_5$, $^4/_5$ der Staat. Concessionsurk. v. 3. Juli, Stat. v. 7. Sept. 1863. Unter fast gleichen Beding. übernahm dies. Ges. die Linie Almelo-Salzbergen v. einer and. Ges. Die finanz. Ergebnisse ungünstig. Der Staat erhielt im Durchschn. nur 1% Zins f. s. Kapital, die Gesellsch. konnte f. d. ihre im J. 1875 gleichwohl nur $4^1/_2$% vertheilen. Neuerlich ist das Verhältniss der Vertheilung des Ertrags zwischen Staat u. Gesellsch. für letztere günstiger stipulirt worden. Mit der ganzen Einrichtung ist man aber unzufrieden u. giebt dem reinen Staats- oder reinen Privatbahnsystem den Vorzug, wie dies jüngst eine französ. offic. Untersuchung des niederländ. Systems constatirte. — Mehr aus politischen u. doctrinären Gründen der älteren Wirthschaftspol. beabsichtigt Italien seine neu erworbenen grossen Bahnstrecken zu verpachten.

[5]) Vgl. darüber Weber a. a. O., Schule d. Eisenbahnwes., 2. A., 196 ff., (3. A. Kap. 12), danach z. Th. Perrot, D. Eisenb. u. Eisenbahnref. — Im Texte ist die Darstellung von Weber neben d. amtl. Quellen (Staatshandbüchern), Rechenschaftsberichten, d. deutschen u. preuss. Eisenbahnstatistik benutzt worden; für Preussen s.

der Privatbahnen und ist auch bei den verschiedenen Staatsbahnen nicht ganz gleichartig eingerichtet. Zu Abweichungen hat mitunter die Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens mit dem Staatseisenbahnwesen den Anlass gegeben.[6]) Die Verwaltung hat sich auch nicht nach einem festen Plane ausgebildet, sondern bei der Neuheit der ganzen Einrichtung ist erst durch die allmälig gesammelten Erfahrungen die anfangs ziemlich naturalistische Verwaltungsorganisation den aufgetretenen Bedürfnissen gemäss entwickelt worden. In gewissen grossen Grundzügen besteht aber eine wesentliche Uebereinstimmung.

Eine gute und wohlfeile Verwaltungseinrichtung der Bahnen ist von ebenso grosser volkswirthschaftlicher als finanzieller Bedeutung. Denn von der guten Einrichtung der Verwaltung hängt die Leistungsfähigkeit der Bahn für den Verkehr, von der möglichst sparsamen Einrichtung die niedrige Höhe der laufenden sog. Betriebsausgaben — absolut und im Verhältniss zur Bruttoeinnahme bemessen — ab. Die Höhe dieser Ausgaben ist der eine Factor, von welchem die Grösse des Reinertrags und der Rente des Anlagekapitals bestimmt wird. Der andere Factor ist die Höhe der Bruttoeinnahme und für die Rente tritt als dritter Factor die Grösse des Anlagekapitals hinzu. Die Höhe der Betriebsausgaben bestimmt aber auch wieder mit die Minimalhöhe der Tarifsätze und insoferne die Leistungsfähigkeit der Bahn für den Verkehr und die Grösse der Bruttoeinnahme. Die thunlichste Verminderung jener Ausgaben und die dem entsprechende Einrichtung der Verwaltung ist daher, — selbstverständlich neben möglichst billigem Bahnbau und daher einem kleineren Erforderniss an Zins und Tilgungsquote, soweit die technisch erforderliche Beschaffenheit des Bahnbaus nach den im vor. Abschnitt dargelegten Gesichtspuncten einen billigen Bau zulässt — die Voraussetzung eines guten Reinertrags und einer genügenden Rente sogar bei mässigem Verkehr und niedrigen Tarifen, also bei geringer Bruttoeinnahme. Sie steigert Reinertrag und Rente leicht erheblich bei starker Bruttoeinnahme und sie bildet endlich eine der wichtigsten Bedingungen

---

auch das Staatsbudget. S. auch vielfach die oben §. 243 Note 1 citirte allgemeine Eisenbahnlit., dann „d. Organisation d. preuss. Eisenbahnwesens", Essen 1873 (von einem Betriebsbeamten).

[6]) So früher in Baden, jetzt noch in Baiern. (Gen.-Direct. d. K. Verkehrsanst.)

für bedeutende Tarifermässigungen ohne zu grosse oder selbst ganz ohne Verminderung des Reinertrags. Mit Recht ist daher namentlich die möglichste Verminderung der Selbstkosten des Transports als eine hochwichtige volkswirthschaftliche und finanzielle Aufgabe im Eisenbahnwesen neuerdings immer mehr erkannt worden.[7]) Hauptpuncte dabei sind: richtige Arbeitstheilung in Betreff der verschiedenen Functionen der Verwaltung, genügende Berücksichtigung des Privatinteresses der Functionäre, sichere und leichte Controle der letzteren, günstiges Verhältniss des todten zum nützlichen Gewicht beim Transport.

In Bezug auf die Verwaltung des Betriebs der Staatsbahnen sind nun folgende einzelne Puncte zu erörtern:

1) Die Organisation der Verwaltung im Allgemeinen und die Betriebskosten.

2) Das Tarifwesen.

3) Die Einnahmeverhältnisse.

4) Die Reinerträge und die Rente, oder N. 3 u. 4 zusammengefasst: die finanziellen Ergebnisse. Von den letzten drei Gegenständen handelt der folgende Abschnitt.

III. — §. 259. Die Organisation der Verwaltung und die Betriebskosten. Die Eisenbahnverwaltung der Staats- und der Privatbahnen pflegt bei uns in drei grosse Zweige zu zerfallen, in die allgemeine oder Centralverwaltung, einschliesslich der Oberleitung, in die Bahn- und die Transportverwaltung. Diese Eintheilung entspricht der Natur des Eisenbahnbetriebs und findet sich daher überall einigermassen ähnlich wieder.

A. Die allgemeine Verwaltung.

1) Organisation. Die Staatseisenbahnen ressortiren am Passendsten zu dem volkswirthschaftlichen Ministerium, dem sog. Handelsministerium,[8]) andernfalls in Ermanglung eines solchen zu dem Ministerium des Inneren, der Finanzen,[9]) wo dann nur eine einseitig fiscalische Behandlung vermieden werden muss, selbst des Aeusseren.[10]) Zweckmässig wird da, wo ein um-

---

[7]) Vgl. z. B. Schäffle a. a. O., Scholz, S. 14 ff.

[8]) Dadurch wird, wie Weber hervorhebt, gleich das volkswirthschaftl. Interesse richtig betont. So in Preussen, Baden, früher in Baiern.

[9]) So in Sachsen.

[10]) So in Würtemberg u. jetzt, seit d. E. 1871 erfolgten Auflösung d. Handelsministeriums, in Baiern.

fassendes Staatsbahnwesen besteht, entweder eine eigene Ministerialabtheilung mit einem Ministerialdirector und der erforderlichen Anzahl von Räthen und Hülfsarbeitern[11]) für die Staatsbahnen gebildet, oder es wird unmittelbar unter dem Ministerium eine Generaldirection der Staatsbahnen[12]) als besondere Behörde eingerichtet, welche zugleich das oberste ausführende Organ der allgemeinen Verwaltung der Staatsbahnen ist und durch ihren Vorstand oder eines ihrer Mitglieder im Ministerium vertreten sein kann. Die Ministerialabtheilung für Staatsbahnen sollte dann aber nicht das etwa bestehende Privatbahnwesen unter sich haben, um Interessencollisionen zu vermeiden. Sie oder anderseits das Ministerium mit der Generaldirection hat die Entscheidung über die Principienfragen zu fällen. Die Ministerialabtheilung und die Generaldirection müssen daher aus juristisch und technisch gebildeten Personen zusammengesetzt sein, von denen namentlich die ersteren aber auch eine umfassende administrative, nationalökonomische und commercielle Bildung haben sollten. Fehlt es daran bei den berufsmässigen Staatsbeamten, so ist womöglich durch Herbeiziehung tüchtiger, wissenschaftlich gebildeter Praktiker Ersatz zu schaffen.[13])

Die Generaldirection leitet dann unmittelbar die allgemeine Verwaltung der Staatsbahnen. Wo sie fehlt, bestehen besondere Directionen der einzelnen Linien,[14]) deren Vorstände am Besten Techniker, deren Mitglieder theils dies, theils Juristen sind, wobei aber wieder die nöthigen Anforderungen hinsichtlich der volkswirthschaftlichen und commerciellen Bildung zu stellen sind. Unter der Direction steht in Preussen ein Centralbureau für die allgemeine Verwaltung, ferner Abtheilungen für das Cassen- und Rechnungs- und Controlwesen und hier auch für die Betriebs-

[11]) So in Preussen, früher in Sachsen.

[12]) So in den 4 grösseren Deutschen Mittelstaaten, in Belgien, früher in Hannover. In Baiern, Sachsen und Baden mit dem Titel Generaldirection.

[13]) Im Ganzen geschieht dgl. bei dem strengen Abschluss der Bureaukratie im Eisenbahndep. u. in verwandten Fällen (Finanzen, Handelsangelegenheiten u. a. m.) in Deutschland zu selten; öfters und nicht zum Schaden in Oesterreich (Bruck, Brentano u. a. m.). Die leidige Klage über den „Assessorismus", d. h. über das Vorwalten des lediglich privatrechtlich gebildeten Juristenthums in Preussen, ist nur zu begründet. Hier thut eine Reform an Haupt u. Gliedern Noth, wenn das Staatsbahnsystem weite ausgedehnt wird.

[14]) So früher (vor 1. Juli 1869) in Sachsen, noch jetzt in Preussen, wo in den alten Prov. 4 (Ostb., Niederschles.-Märk., zugleich für die schles. Gebirgsbahn u. Berl. Bahnh.-Verbindungsb., Westfäl., Saarbr.), in den neuen dsgl. 4 (Hannov., Main-We.., Frankf.-Bebra, Nassau).

inspection. Diese Einrichtungen weichen aber in den einzelnen Staaten etwas von einander ab.[15])

Je umfassender das Staatsbahnnetz wird, desto nothwendiger ist nun die Vereinigung der Centralisation und Decentralisation in der obersten und allgemeinen Verwaltung: eine Hauptaufgabe schon jetzt für Preussens Staatsbahnen, eine noch bedeutsamere bei der Verwirklichung des Reichseisenbahnplans. Unter der obersten Direction (dem „Generalbahnmeister“) müssen für die practische Durchführung der festgestellten Principien „Eisenbahn-Provinzial-Directionen“ mit einem soweit, als es die Einheitlichkeit zulässt, selbständigen Wirkungskreise bestehen. Hier wird sich die Organisation der Verwaltung immerhin vielfach ähnlich wie diejenige der Post gestalten können.[16])

2) Kosten. Die Gesammtausgabe für die allgemeine Verwaltung bildet regelmässig nur einen kleinen Bruchtheil aller Ausgaben, bei grösseren Staatsbahnen 2—4—5, neuerdings 2 bis 6 Procent.[17]) Ersparungen auf diesem Gebiete fallen also finanziell für den Reinertrag und für die Tarifreduction nicht schwer ins Gewicht. Sie sind auch, da hier wenig sachliche Ausgaben vorkommen,[18]) fast nur möglich durch Verminderung der Beamten und Angestellten (Bureaupersonal), also Vereinfachung des Behördenorganismus und Verringerung der Arbeitslast,[19]) ferner durch gerin-

[15]) Beispiel der Organis. d. allgem. Verwalt.: Preuss. Ostb.-Direction 1 Vorsitzender, 7 Mitglieder; Centralbureau 79 Eisenbahnsecret., 17 Canzlisten, 1 Eisenbahnbau- u. Betriebsinspector, 2 Zeichner, 5 Bahncontroleure, 4 Bureaudiener, Hauptcasse 1 Rendant, 1 Cassirer, 7 Buchhalter, 1 Cassenassist., 2 Cassendiener; Betriebsinspection 1 Oberbetriebsinspect., 12 Betriebsinspect., 1 Bahncontroleur, 2 Eisenbahnsecr., 32 Betriebssecr., 2 Bureaudiener, Gesammtaufwand für dies Personal 130,600 Thlr., A. für 1871.

[16]) Vgl. aus d. allg. Eisenbahnlit. u. A. d. Schriften v. Weizmann.

[17]) S. o. §. 248 Note 43, 44. Die Gehalte, Tagegelder u. Emolumente in der allg. Verwaltung betrugen 1869 bei den preuss. Staatsbahn. p. Meile 1488 (Max. 2356 Main-Weser B., Min. 1191 Nass.) oder p. 100,000 Thlr. Bruttoeinn. 2046 (Max. 3529 Bebr. Han., eben eröffnet, Min. 1754 Saarb.), bei den eigens verwalt. Privatb. bez. 1352 u. 1918 Thlr., also kein grosser Unterschied. Auch diese Ausgaben sind, wie alle persönlichen, in den letzten Jahren stark gestiegen. Sie betrugen p. Kil. (also p. Meile das 7·5 fache) in 1874, dem in Betreff der Betriebsausgabe (und Finanzergebnisse) ungünstigsten der neueren Zeit im D. Bahnwesen, bei d. preuss. Staatsb. 604, den Privatb. in Staatsverw. 661, den Privatb. in eigen. Verw. 356, i. D. 479 Thlr. 1873 nur 433, 1872 353 Thlr., also Zunahme von 1873 gegen 1872 um 22·66, von 1873 auf 1874 um 10·62 %. 1875 dagegen nur 460 Thlr. oder 4·03 % weniger als 1874. Eine ganz genaue Vergleichung ist nicht immer zulässig, da diese Ausgaberubrik doch nicht immer die gleichen Posten umfasst.

[18]) Bes. nur für Drucksachen, Schreibmater., Bureaubedürfn., Heizung, Beleucht. der Localitäten.

[19]) Z. B. Vereinfachung im Cassen- u. Rechnungswesen, in d. statist. Arbeiten (Scholz a. a. O., Weizmann).

gere Bezahlung dieser Personen. Das Erstere mag mitunter ausführbar sein, das lässt sich aber nur nach den concreten Verhältnissen beurtheilen. Vieles ist auf diese Weise gewiss nicht zu erreichen und allgemeine Vorwürfe können den Staatsbahnen schwerlich mit Recht etwa gegenüber den Privatbahnen gemacht werden, deren Directionen im Gegentheil stärker besetzt zu sein pflegen.[20]) Im Ganzen zeigen beide Arten Bahnen in der Höhe des Aufwands ziemliche Gleichheit. Ersparungen durch verminderte Gehalte sind wenigstens in Deutschland sicher unthunlich, vielmehr müssen die Gehalte, wie in anderen Zweigen des Staatsdiensts, erhöht werden, was gerade in der Gegenwart stark geschieht. Die Anwendung des Tantième- und Prämiensystems für die höheren Beamten der allgemeinen Verwaltung ist nicht unstatthaft, aber da sich ein Mass dafür, wie die Thätigkeit des Einzelnen den finanziellen Erfolg der Unternehmung beeinflusst, kaum findet, so ist dieses System im Gebiete dieses Verwaltungszweigs doch von zweifelhaftem Werthe.

Im Ganzen lässt sich daher in der allgemeinen Verwaltung schwerlich eine erhebliche Verminderung der Ausgaben erzielen, eine relative nur durch Vereinigung bisher getrennter Verwaltungen und Vergrösserung des Verkehrs. Die etwaigen Reformen tüchtiger Directoren und Techniker können dergleichen aber um so mehr in den beiden anderen Verwaltungszweigen zu Wege bringen, weil hier Ersparungen an sachlichen Ausgaben möglich sind.

§. 260. — B. Die Bahnverwaltung. Sie umfasst diejenigen Verwaltungsthätigkeiten, durch welche für die Erhaltung der Bahn selbst, der Gebäude, der Bahntelegraphen, der Signale und anderer fester Anlagen in dem für den regelmässigen ordentlichen und gesicherten Betrieb erforderlichen Zustande gesorgt wird.

1) Die Organisation dieses Verwaltungszweigs ist auch in Deutschland besonders in Betreff der Oberleitung manchfach verschieden. Mitunter steht an der Spitze der Oberleitung ein Techniker als Oberingenieur, was Vortheile hinsichtlich der Einheitlichkeit aller Massregeln bietet, oder es fungiren Ingenieure für einzelne Bahnabtheilungen unmittelbar unter der Hauptverwal-

---

[20]) D. Schr. „D. Organis. d. preuss. Staatsb.“ klagt über die Ueberzahl v. Secret. in den Bureau's d. Staatsb. (Betriebsinspection).

tung.[21]) Dieser Dienstzweig wird bisweilen auch zur allgemeinen Verwaltung gerechnet und besteht dann gleichzeitig mit für die Oberleitung der Transportverwaltung.[22])

Die weiteren Thätigkeiten der Bahnverwaltung zerfallen in die beiden Hauptzweige der speciellen Beaufsichtigung der Bahn, welche dem sog. Streckenpersonal übertragen ist, und der Stationsverwaltung, welche dem Stationspersonal anheimfällt. Zur Stationsverwaltung gehört auch die Bahntelegraphenverwaltung und die Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmagazine, doch stehen diese Zweige mitunter auch unabhängiger neben der Stationsverwaltung.

a) Das Streckenpersonal besteht aus Abtheilungs- (Bezirks-) Ingenieuren (Bahninspectoren), Baumeistern, sämmtlich ausgebildeten Technikern, mit dem nothwendigen Hülfs- (Bureau-) personal, ferner aus Bahnmeistern (Bahnaufsehern, Oberbahnwärtern), etwa 1 auf die Meile, endlich aus den unter den Bahnmeistern stehenden Bahnwärtern (Bahnwächtern), 6—9—12 und mehr p. Meile in Deutschland, verschieden nach der Frequenz der Bahn, auch nach der Art ihrer Anlage, dem Signalsystem u. s. w. An diese Beamten schliessen sich etwaige weitere Hülfswärter, dann Tagelöhner u. s. w. an.

b) Das Stationspersonal begreift die Stationsvorsteher (unter verschiedenen Namen, wie Bahnhofinspector, Bahnhofverwalter), deren meistens zwei Classen, für grössere und für kleinere Stationen, unterschieden werden. An sie reihen sich Assistenten, Stationsaufseher, Portiers, Nachtwächter, ferner die Weichensteller, die mitunter auch zum Streckenpersonal gerechnet werden; eventuell die Telegraphisten und Material- und Magazinverwaltungsbeamten. Letzterer Zweig wird auch bisweilen zur Transportverwaltung gestellt.[23])

2) Kosten. Die Ausgaben der Bahnverwaltung, natürlich bei den einzelnen Bahnen etwas verschieden, je nachdem Abthei-

---

[21]) S. Weber, Frage 369, 2. A. d. Schule d. Eisenbahnwes., 3. A., S. 403 ff.

[22]) So bei den preuss. Staatsbahnen.

[23]) Beispiel der Organisation der Bahnverwaltung: Preuss. Ostbahn 1870 Streckenpersonal 7 Eisenbahnbaumeister, 8 Betriebssecr., 1 Oberbrückenmeister (Weichsel- u, Nogatbrücke), 86 Bahnmeister (vor Eröffn. einiger neuer Strecken 1871 79, 1 auf 1·5 Meil., 1874 120), 5 Krahnmeister, 773 Bahnwärter (bisher 715, auf 1 Meile 6, 1874 1175), Stationspersonal 24 Stationsvorsteher 1. Cl., 1874 23, 33 dsgl. 2. Cl, 1874 49, 14 Stationsaufseher, 1874 36, 69 Stationsassist., 10 Wagenmeister, 1 Telegrapheninsp., 1 Betriebssecr., 8 Telegraphenaufseher, 62 Telegraphisten; weiter 304 Weichensteller (incl. 9 Brückenwärter), 1874 558, 17 Portiers, 101 Nachtwächter. Gesammtaufw. A. für 1871 413,330 Thlr.

lungen der Oberleitung zur allgemeinen Verwaltung oder untere Dienstzweige zur Transportverwaltung gestellt werden, sind absolut und relativ viel bedeutender als diejenigen der allgemeinen Verwaltung, stehen aber fast immer stark hinter den Ausgaben der Transportverwaltung zurück. Sie betrugen im grossen Durchschnitt der preussischen Bahnen früher etwa 30% und darüber, rund (einschliesslich der Betriebsinspection) ein Drittel sämmtlicher Betriebsausgaben, neuerdings in den 70er Jahren, wegen des relativ stärkeren Steigens der Ausgaben für die Transportverwaltung, etwas weniger (28—29%), also etwa fünf bis sechsmal, jetzt vier bis fünfmal soviel als die allgemeinen Verwaltungskosten und fast die Hälfte der Ausgaben der Transportverwaltung. Bei den einzelnen Bahnen, Staats- wie Privatbahnen, zeigen sich aber wieder erhebliche Abweichungen dieser Quoten.[24])

Die Ausgaben der Bahnverwaltung sind theils persönliche, Besoldung der Bahnbeamten u. s. w. (Kleidung, Heizung der Bahnwärterhäuser), theils sachliche, Unterhaltung des Bahndamms, der Schienen, Schwellen, Brücken, Durchlässe, Tunnel, anderen Anlagen, der Gebäude, Telegraphen, Signale, des Inventars und der Arbeitsgeräthe, Ausgaben für Reinigung von Schnee, Feuerversicherung, Steuern, Bureaubedürfnisse u. s. w. Die sachlichen Ausgaben pflegen erheblich höher als die persönlichen zu sein, doch äussert das Verwaltungssystem und das oben in §. 254 hervorgehobene Moment, der Grad der Intensivität des ganzen Bahnbaus, namentlich das Verhältniss des stehenden zum umlaufenden Kapital, auch seinen Einfluss auf die Relation beider Posten.[25]) Unter den sachlichen Ausgaben befinden sich viele Werkverrichtungen gegen Taglohn.

---

[24]) S. u. Note 50. Abweichungen auch nach d. Berechnungsart, z. B. in den amtl preuss. u. in d. deutschen Vereinsstatist.

[25]) Beispiel: Preuss. Ostb. nach d. Berechnungsart in d. deutschen Eisenbahnstatist. Gesammte Ausg. in Tausend. Thlr. 1869 (in d. Klammer 1874): 1188 (3148); davon Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung u. s. w. 462 (967), Heizung der Wärterlocale 8·7 (37) (bei Niederschl.-Märk. 84, bez. 127, woraus hervorgeht, dass auch solche Posten nach den Besoldungssystemen abweichen), Unterhaltung d Bahndammes, d. Schienen, Schwellen 453 (1132), d. Brücken, Durchlässe 11·8 (37), d Gebäude 82 (259), Telegr. 26 (51), übrig. Anlagen 71 (271). Inventarium, Geräthe 14·8 (48), Grundsteuer, Feuerversich. u. s. w. 33 (78), Schneereinig. 19 (59), Bureaubedürfnisse, Formulare u. s. w. 4·4 (11), Sonstiges 2·9 (198). Im Ganzen persönl. Ausg. 40, sachl. 60% (1874: 30·7 u. 69·3); dsgl. bei d. niederschles.-märk. bez. 36·3 u. 63·7, hannov. 37·9 u. 62·1, sächs. Staatsb. 42·7 u. 57·3, baier. c. 28 u. 72, würt. 19·1 u. 80·9, bad. 36·7 u. 63·3%. Auch bei Privatb. ähnliche Schwankungen, 25 bis 40% pflegt die persönliche Ausg. von den ges. Bahnenverwaltungskost. meistens

Die Höhe der sachlichen, indirect aber auch diejenige der persönlichen Ausgaben hängt vornemlich von folgenden Bestimmgründen ab: von Klima, Bodenbeschaffenheit des Landes[26]), durch das die Bahn führt; — von der mehr oder weniger sorgfältigen und technisch vollkommenen ersten Anlage und seitherigen Erhaltung der Bahn u. s. w.; — von der Frequenz, welche die Abnutzung durch den regelmässigen Betrieb bedingt; — endlich von der Sorgfalt, mit der die Unterhaltung und Beaufsichtigung der Bahn im eigenen Interesse der Verwaltung oder nach Landessitte oder in Folge von Staatsgesetzen geschicht. In letzterer Beziehung werden namentlich in Deutschland und z. Th. überhaupt auf dem Continente mit Recht um der Ordnung und Sicherheit des Betriebs und der dabei beschäftigten Personen Willen grössere Anforderungen gemacht, als in England und vollends in Nordamerika. Das bedingt aber auch etwas grössere Ausgaben für diesen Titel der Bahnverwaltung, besonders für ein grösseres Aufsichtspersonal (Bahnwärter u. s. w.).

Die Höhe der Bahnverwaltungsausgaben, besonders der sachlichen, aber auch der persönlichen, steht nun, wie gesagt, im Zusammenhang mit der Beschaffenheit der ganzen Bahnanlage. Im Allgemeinen gilt hier die Regel: der intensivere Bahnbau, mit grösseren Verwendungen für die stehenden Kapitalanlagen, für den Bahnkörper selbst u. s. w. ermöglicht einen geringeren laufenden Betriebsaufwand für die Bahnverwaltung, und umgekehrt macht der technisch unvollkommenere wohlfeilere Bahnbau, zumal bei einigermassen gleichen Anforderungen an die Leistung der Bahn (Frequenz, besonders Schnelligkeit des Fahrens) relativ grössere Bahnverwaltungskosten. Vorzüglich dem eigenthümlichen Umstande, dass bei den Bahnen das Sicherheitsmoment so wichtig ist und eventuell von Seiten der Gesetzgebung weitgehende bezügliche Vorschriften öfters erlassen worden sind, ist es zuzuschreiben, dass nicht noch grössere Unterschiede in der Beschaffenheit der ganzen Bahnanlage bei Bahnen, an welche etwa gleiche Ansprüche in Betreff der Frequenz,

---

zu betragen. Die unter die sachl. Ausgaben gerechneten Taglöhne f. Werkverricht. im Gebiet d. Bahnverw. erheben sich öfters zu bedeutenden Summen, z. B. 1869 Ostb. 167, Niederschl. 206, Hannov. 300, Sächs. Staatsb. 239, Würt. 230 Tausend Thlr.

[26]) Schneereinigung z. B. bei d. öst. Süd- u Tir. B. 1869 50,314 Thlr. unter 1·81 Mill. Thlr. Bahnverwaltungsauslagen, 1874 165,000 Thlr. unter 2·63 Mill. Thlr. Selbst solche Posten stehen mit unter dem Einfluss des in §. 254 besproch. Princips. Mehr Tunnelbauten im Gebirge, Schneeschutzwehren (sogen. Gallerien) verhüten die Verwehung, erfordern aber einen viel grösseren Aufwand v. steh. Kapital.

Schnelligkeit u. s. w. gestellt werden, hervortreten, was nationalökonomisch sehr begreiflich wäre. Alsdann würden auch namentlich die Bahnverwaltungsausgaben noch stärkere Verschiedenheiten zeigen.

Es lässt sich nicht allgemein sagen, was ökonomisch oder finanziell den Vorzug verdient: theurerer Bahnbau, mithin höheres Anlagekapital zu verzinsen, und geringere Bahnverwaltungskosten oder das Umgekehrte. Die Wahl muss nach den in §. 254 dargelegten Gesichtspuncten, besonders mit Rücksicht auf die Höhe der Löhne, des Zinsfusses u. s. w. erfolgen. Im Ganzen wohl Anfangs mehr extensiver Bahnbau und höhere Bahnverwaltungskosten, später Ersparung an letzteren (Löhne!) durch technisch vollkommenere Ausstattung der Bahn.[27])

Abgesehen von diesem vielleicht finanziell rathsamen Wechsel im ganzen Bahnbausystem ist eine selbständige Verminderung der Ausgaben der Bahnverwaltung in erheblicherem Maasse schwer möglich. Die Verminderung der Zahl der Beamten und Angestellten würde bei Hauptbahnen grosser Frequenz und Schnelligkeit meist nur auf Kosten der Sicherheit geschehen, was im Durchschnitt wegen öfterer, Kosten für Entschädigung und Material hervorrufender Unglücksfälle nicht einmal immer eine Ersparniss wäre. Mit der steigenden Frequenz wird sogar die Zahl der Beamten wachsen müssen.[28]) Die Gehalte und Löhne, (in Deutschland in der neuesten Zeit seit 1871 ausserordentlich gestiegen — eine Hauptursache der Vertheuerung des Betriebs —) gehen in längeren Zeiträumen eher einer Erhöhung entgegen. Durch Aemtercumulirung kann nur eine unerhebliche Ersparung entstehen, meist gegen das sachliche Interesse. In den sachlichen Ausgaben lässt sich durch technisch voll-

[27]) Die starke Lohnsteigerung der letzten Jahre seit dem franz. Kriege in Deutschland hat auch hier, verbunden mit einer kleinen Ermässigung des Zinsfusses, den intensiveren Bahnbau (z. B. bessere Schienen, Stahlschienen, mehr Eisenverwend. im Oberbau, Ueber- und Unterbrückungen bei Kreuzungen mit Strassen, statt der Kreuzung im Niveau, Selbstschliessen der Barrieren mit Schlagbäumen u. s. w.) manchfach finanziell zweckmässiger gemacht, bes. bei gestiegener Bahnfrequenz. Die Kosten der Bahnverwaltung sind in den letzten Jahren in Deutschland stark gestiegen. Sie betrugen 1874 bei d. preuss. Staatsb. p. Kil. 2079, preuss. Privatbahnen unter Staatsverwaltung 2502, Privatb. unter eigener Verwalt. 1815, im Durchschn. 2011 Thlr., 1873 dsgl. 1934, 1872 1713 Thlr., also mehr 1873 gegen 1872 12·90, 1874 gegen 1873 3·98%. Im J. 1875 war die Ausg. mässiger: im Durchschn. 1850 Thlr., od. gegen 1874 8·01% weniger.

[28]) So wurde z. B. 1869 jede Meile der Ostb. 11·0, der Niederschles. 21·7 Mal täglich durchschnittl. befahren, das Streckenpersonal der ersteren war p. Meile 9·3, der zweiten 15·5, das Stationspersonal bez. 4·3 u. 9·6 Mann.

kommenere Anlage (z. B. bei Schienen, Brücken) sparen. Dafür gelten die erörterten Principien über extensiven und intensiven Bahnbau. Für gewisse kleinere Reparaturarbeiten und dabei verwendete Materialien ist endlich aus Ersparnissrücksichten ein Prämien- und Tantièmesystem für Ersparungen an Material anwendbar, einmal bei den leitenden Bahningenieuren, theilweise auch bei dem unteren Personal.[29]

§. 261. — C. Die Transportverwaltung. Ihr Gebiet ist die Ueberwachung und Besorgung des gesammten Transportdienstes der Bahn, welcher in den Personen- und Güterverkehr zerfällt.[30]

1) Die Organisation der Transportverwaltung ist wiederum nicht ganz gleichmässig. Gewisse Grundzüge ergeben sich aber aus dem Wesen der Sache und kehren daher ziemlich übereinstimmend wieder. An der Spitze der Oberleitung und Beaufsichtigung des Betriebs steht das Betriebsdirectorium oder die Betriebsinspection, deren Functionen mitunter über die Transportverwaltung hinausgehen; Behörden, welche daher bisweilen auch zur allgemeinen Verwaltung gestellt werden.[31] In der Transportverwaltung wird dann der executive Betriebsdienst und die Maschinen-, Wagen- und Werkstättenverwaltung, daneben auch wohl noch die Materialienverwaltung (Magazindienst) unterschieden, welche mitunter mit der Werkstättenverwaltung verbunden ist.[32]

a) Der executive Betriebsdienst zerfällt in den Expeditionsdienst und den Fahrdienst. Der erstere, welcher an die Station geknüpft ist, ist, wenigstens an den grösseren Stationen, wieder in den Dienst für den Personenverkehr (incl. Ge-

---

[29]) Weber, Schule, 2. A., Fr. 370. — Detail der Bahnunterhaltungskosten der preuss. Bahnen in d. preuss. amtl. Stat.

[30]) Kurze prägnante Characteristik d. Functionen d. einzelnen Organe der Transportverwaltung bei Weber, Fr. 341 ff., Schule 2. A. (3. A. S. 414 ff.).

[31]) Preuss. Staatsbahnen.

[32]) Beispiel der Organisat. u. der Zahl u. Vertheil. des Transportverwaltungspersonals: Preuss. Ostb. Expeditionsdienst (1870): 1 Obergüterverwalter, 1 Eisenbahnsecr.. 16 Stationscassenrend. u. Einnehmer, 9 Gepäckexpedienten, 63 Güterexpedienten, 56 Bodenmeister (an 12 Haltestellen sind Weichensteller geg. Remuner. mit dem Billetverkauf betraut). Fahrdienst 135 Locomotivenführer. 43 Zugführer, 44 Packmeister, 135 Heizer, 112 Schaffner, 28 Schmierer. Werkstättenbetrieb 1 Obermaschinenmeister, 7 Maschinenmeister, 8 Zeichner, 7 Eisenbahnsecr., 32 Betriebssecr.. 5 Werkstättenvorst., 18 Werkmeister, 22 Wagenmeister; — 27 Maschinenheizer (fehlen bei ander. preuss. Staatsb.), 8 Portiers, 10 Nachtwächter; Materialverwaltung auf d. Strecke. 9 Materialverwalter 1., 7 dsgl. 2. Classe, wozu bei and. pr. Staatsb. noch Aufseher, Wächter u. dgl. treten.

päck) und in die Güterexpedition getrennt. Das zum Expeditionsdienst gehörende Personal besteht aus Einnehmern (Billetverkäufern, Stationscassenrendanten), Gepäckexpedienten, mitunter noch besonderen Gepäckwiegern, dann Gepäckträgern, und etwaigem Hülfspersonal (Assistenten) für den Personentransportdienst. Zur Güterexpedition gehört das Personal der Güterexpedienten, Boden-, Lade- und Wiegemeister und das nothwendige Hülfspersonal für Casse, Buchhaltung, Rechnung u. s. w. Viele gewöhnliche Werkverrichtungen im Güterdienst (Auf- und Abladen, Wagenrangiren u. s. w.) erfolgen im Taglohn. Das gesammte Gütertransportwesen einer Bahn steht mitunter noch unter einem besonderen Ober-Güterverwalter. Die Ueberwachung und Oberleitung des Expeditionsdiensts fällt dem Bahnhofvorsteher zu, welcher durch Schirrmeister (Wagenmeister) die Zusammenstellung der Züge besorgen lässt.

Das Fahrdienstpersonal höherer Ordnung sind die Locomotivführer, Zugführer (Oberschaffner) und Packmeister, dasjenige niederer Ordnung die Heizer, Schaffner, Zugschirrmeister, Bremser, deren Dienst mit dem der Schaffner mitunter vereinigt ist. An dieses Personal schliesst sich als stehendes Personal auf den Stationen für den Fahrdienst dasjenige der Wagenputzer, Schmierer, Wagenmeister (Schirrmeister, Wagenrevisoren) u. dgl. m., bisweilen auch besonderer Maschinenheizer an. Dieses Personal oder ein Theil desselben wird mitunter auch zum Stationspersonal (Bahnverwaltung) oder zur Wagenverwaltung gerechnet.

b) An der Spitze des Werkstättendiensts (für Reparaturen des Fahrmaterials u. s. w., in der Regel nicht für den Bau neuer Maschinen u. s. w.) stehen Techniker, sog. Maschinen- und Obermaschinenmeister, welche Zeichner zur Seite haben; unter ihnen Werkstättenvorsteher, Werkmeister, Wagenmeister, ausserdem das nothwendige Buchhaltungs-, Rechnungs-, Cassenpersonal u. s. w. Die meisten Werkverrichtungen geschehen gegen Tagelohn. Auf grösseren Stationen bestehen besondere Magazine verschiedenen Umfangs für die erforderlichen Betriebsmaterialien unter Materialienverwaltern, unter denen Aufseher u. s. w. fungiren.

Die Organisation einzelner Zweige der Transportverwaltung und die Zahl des Personals in denselben hängt begreiflicher Weise von der Frequenz der Bahn, besonders was den Fahr- und Werkstättendienst, und von der Bedeutung der einzelnen Stationen, was den Expeditionsdienst an-

langt, wesentlich mit ab.[33]) Auf kleinen Stationen und bei schwachem Verkehr können z. B. manche Arbeiten von einem Beamten besorgt werden, die sonst getrennt werden müssen (z. B. Billetverkauf und Gepäckexpedition, beides und Güterexpedition). Einige Verschiedenheiten in der Organisation und in der Zahl des Personals werden aber im Personenverkehr auch durch das Billet- und Controlsystem[34]), im Güterverkehr durch das Verladungssystem[35]) bedingt, in beiden endlich durch die obwaltende Rücksicht auf Betriebssicherheit und durch den Zustand der Bahn, wo wieder das im §. 254 hervorge-

---

[33]) Beispiele. P. Meile Bahn kamen 1869 in d. Transportverwaltung vor bei der preuss. Ostb. 7·0 Beamte u. Hülfsarbeiter, 19·6 Arbeiter, bei der niederschles. 22·1 u. 43·3, westfäl. 12·6 u. 24·9, Saarbr. 20·2 u. 30·9, hannov. 11·9 u. 23·1, nass. 8·3 u. 13·2. Dagegen war die beförd. Bruttolast auf 1 Meile Bahn reducirt bei diesen Bahnen bez. 25·9, 51·0, 29·0, 37·7, 32·8 u. 20·3 Mill. Centner (sog. Centnermeilen, Gewicht der Pers., Güter, Wagen, Locomot. n. Tender zus.) und die Bruttoeinn. p. Meile 64, 101, 56, 104, 75 u. 43 Tausend Thlr. — Bei einer Länge von 122 M. der Ostb. u. von 72 M. der niederschles. (incl. schles. Gebirgsb.) (bez. v. 1399 u. 562 Kil. in 1874) hatte die erste u. zweite bez. 130 u. 167 (1874 227 u. 227) Locomotivführer, 130 u. 194 Heizer (1874 Feuerleute 436 u. 507), 39 u. 28 Zugführer (1874 104 u. 49), 34 u. 54 Packmeister (1874 76 u. 105), 101 u. 223 (1874 241 u. 292) Schaffner.

[34]) Wenn die Controle und Abnahme der Personenbillete nur in den Wagen erfolgt, wie fast allgemein in Deutschland, bedarf es unvermeidlich mehr Schaffner, die dann wenigstens in den Personenzügen auch nicht so umfassend als Bremser mit beschäftigt sein können, zumal sie oft im Fahren die Billete coupiren müssen. Anders im Ausland, bes. in Frankreich, wo die Bahnhöfe streng abgesperrt sind u. die Hauptcontrole der Billete beim Eintritt in u. Austritt aus dem Bahnhof erfolgt. Bei der Billetexpedition ergeben sich durch das jetzige System der zahllosen Einzelbillete für Hunderte von Stationen, für verschiedene Wagenclassen, Züge u. s. w. grosse Weitläufigkeiten, an allen Hauptstat. zumal, für Stempelung, Verkauf der Billete, Controle der Einnehmer. Das Edmondson'sche Billetsystem (die Kärtchen mit blosser Angabe von Abgangs- u. Bestimmungsort, Preis u. Fahrnummer od. Datum, die Kärtchen werden dann von den Schaffnern oder Bahnhofportiers gesammelt u. zur Mitcontrole abgeliefert), das auch in Deutschland allmälig ganz das ältere Zettelsystem verdrängt hat u. den Vortheil rascher Stempelung (mit Hülfe bezügl. Maschinen in 1 Stunde bis 5000 Stück) bietet, reicht jetzt immer weniger aus. Eine grosse Vereinfachung des Billetwesens gestattete das von Perrot vorgeschlag. einfache Tarifsystem, dessen Durchführung nur problematisch genug ist. Aber auch bei wesentl. Festhaltung, wenn auch einiger Vereinfachung des heutigen Personentarifsystems sind Reformen in dem Billetwesen möglich, vgl. z. B. den Vorschlag von Scholtz a. a. O., Weber, Schule, 3. A., S. 420.

[35]) Vgl. hierüber die Schrift. v. Michaelis, Perrot, Scholtz, Dorn, Cohn u. a. m. Die von manchen Seiten gewünschte Trennung des Fahr- u. Frachtverkehrs (§. 269) würde den Güterexpeditionsdienst der Bahnen fast ganz in Wegfall bringen, da hier die Befrachter eintreten würden. Es ist wohl möglich, dass dadurch auch an Arbeitskosten im Ganzen einige Ersparung entsteht, wenn auch keine sehr wesentliche. Auch die Stellung ganzer Wagen zur Disposition von Befrachtern, zum belieb. Vollladen, die Beförderung von Massengütern in Wagenladungen, welche die Befrachter selbst anfüllen, haben neben anderen Vortheilen den, der Bahn Arbeitskraft zu ersparen. Bei der Stellung eigener Wagen durch die Befrachter würden sich für die Bahn selbst im Werkstättendienst Ersparungen ergeben. Fraglich bleibt nur, wie weit solche Reformen nach der ganzen Technik des Bahnbetriebs überhaupt durchführbar. Am Meisten Last in der Expedition macht der Stückgüterverkehr.

hobene Moment in Betracht kommt.[36]) Die Aufgabe ist hier offenbar, diejenigen Systeme zu wählen, welche bei aller Sicherung vor Unterschleif und Verlust in volkswirthschaftlicher Hinsicht günstig, für das Publicum möglichst bequem und für die Verwaltung durch Vereinfachung des Diensts, Ersparung von Arbeitskräften u. s. w. möglichst wohlfeil sind. In beiden Beziehungen bleibt noch viel zu wünschen übrig.

2) Die Kosten der Transportverwaltung bilden der Regel nach den bei Weitem stärksten Posten der Betriebsausgaben, in Deutschland nahezu zwei Drittel, früher etwas unter, jetzt etwas über 60 %, mit Schwankungen nach Bahnverwaltungen von c. 50—75 %. Eine Ersparung an ihnen fällt daher für den Reinertrag und für die Möglichkeit der Tarifreductionen gewöhnlich am Schwersten ins Gewicht. Sie ist aber auch in grösserem Umfange möglich, als in den beiden anderen Verwaltungszweigen.

Auch die Ausgaben der Transportverwaltung sind theils persönliche, Besoldung u. s. w. der Beamten, theils sachliche, bei letzteren einschliesslich grosser Summen von Taglohn für niedere Werkverrichtungen. Die sachlichen Ausgaben überwiegen bei der Transportverwaltung die persönlichen noch stärker als bei der Bahnverwaltung.[37]) Sie zerfallen in die unmittelbaren Kosten

---

[36]) Auch wegen dieser Umstände in Deutschland mehr Fahrpersonal auf den Zügen, wie mehr Streckenpersonal auf der Bahn. Hier rechnete man nach Weber vor einigen Jahren 2—3 Personenwagen auf 1 Schaffner oder Bremser, 5—8 Güterwagen auf 1 Begleiter; in England und Frankreich dagegen auf 1 Personenzug selten mehr als 1 Obersch. u. 1—2 Sch. oder Bremser. Landessitten thun hier auch viel. Das deutsche Publikum verlangt jetzt auch mehr Schaffner u. würde das franz. Billetcontrolsystem schwerlich bevorzugen.

[37]) Beispiel. Preuss. Ostb. Ausg. für ges. Transportverwalt. 1869 2131 (1874 6595) Tausend, wovon auf Besoldung etc. 496 (1505), sachl. Ausgaben 1635 (5090) Tausend, mit Ausschluss der Ergänz. d. Betriebsmittel 1435 (4326) von i. G. 1931 (5831), od. pers. A. 25·7 % (25·8) u. sachl. Ausg. 74·3 % (74·2), neml. Feuerung d. Locomot. 315 (1171), Schmieren d. Masch. u. Tender 24 (58), Putzen dsgl. 53 (128), Schmieren d. Wagen 17 (136), Reinigen 10 (25), Beleuchtung d. Züge 17 (56), Güterverlad. 71 (195), sonst. Kosten 102 (249), i. G. Kosten der Zugkraft u. der Züge 609 (2018); Reparaturkosten 485 (1087), Loc. u. Tender 282 (606), Personenwag. 62 (150), Lastw. 138 (311), and. 2 (20); Heiz. u. Reinig. d. Betriebsloc. 81 (122), Wagenmiethe 143 (271), Entschäd. im Güterverk. 25 (35), Drucksachen, Bureaubed. 31 (88), Sonstiges 62 (705) Tausend Thlr. Bei d. niederschles. ist d. Verhältniss d. pers. zu den sachlich. Ausg. (excl. neue Transportmittel) in 1869 16·5 u. 83·5 %, bei der hannov. 23·7 u. 76·3, sächs. Staatsb. 18·4 u. 82·6, baier. 30·5 u. 69·5, würt. 29·9 u. 70·1, bad. 34·1 u. 65·9 %. Ganz gleichmäss. Vertheilung der Ausgaben erfolgt auch hier nicht. Nicht unwesentlich verschieden stellen sich unter dem Einfluss der Frequenzverhältnisse auch die Reparaturkosten der einzelnen Arten Fahrzeuge, z. B. 1869 (u. 1874) bei d. niederschl. B. weniger als bei d. Ostbahn für Locom. u. Tender (206 : 282 u. 428 : 606), etwas mehr für Personenwagen (66 : 62), erheblich

der Zugkraft (Feuerung der Locomotiven, Schmieren und Putzen der Maschinen und Tender), der Züge (Schmieren und Reinigen der Wagen, Beleuchtung der Züge, Güterverladung); in die Reparaturkosten der Fahrzeuge; in die zu einem Theil mitunter aus den laufenden Betriebseinnahmen erfolgende Ergänzung der Transportmittel, also Neubeschaffung (nicht nur Ersatz) solcher, welche indessen richtiger von den laufenden Ausgaben ganz ausgeschlossen wird; ferner in die Ausgaben für Heizung und Reinigung der Betriebslocalitäten; für Wagenmiethe an fremde Bahnen; für Entschädigungen im Personen- und Güterverkehr; für Drucksachen und Bureaubedürfnisse u. a. Diversa. Diese sachlichen Ausgaben lassen sich wieder mit denjenigen persönlichen Ausgaben, welche sich an die einzelnen Zweige knüpfen, zusammenfassen, was für einzelne Puncte ein richtigeres Bild gewährt.

Besonders wichtig sind die so gebildeten Kosten des eigentlichen Fahrdienstes und unter diesen wieder diejenigen der Zugkraft. Ein Theil dieser Kosten, besonders für die Besoldung des Fahrpersonals auf den Zügen — zahlreicheres Aufsichtspersonal bei unvollkommenerem Bau und Fahrmaterial —, für Reparaturkosten der Locomotiven, Tender, Wagen — etwas leichterer, technisch unvollkommenerer Bau der Fahrzeuge bei leichtem Bahnbau —, auch gelegentlich für Miethe fremder Wagen — Ersparung an Kapital für Betriebsmittel, also an stehendem Kapital, Seitens einer ärmeren und einfacheren Bahn [38]) —, für Entschädigungen bei Unfällen hängt wieder mit den in §. 254 besprochenen Principien in Betreff der Bahnanlage zusammen: bei dem intensiven Systeme wird dieser Kostenbetrag kleiner als bei dem extensiven, daher z. B. in England kleiner als in Deutschland sein. Ersparungen an diesen Kosten hängen also unter Umständen von dem Uebergang zu vollkommenerem Bahnbau und Fahrmaterial ab, wofür das oben Entwickelte gilt. Ein weiterer Theil der Kosten ergiebt sich aus der Zahl des Fahrdienstpersonals, wofür Sicher-

---

mehr für Lastwagen (250 : 138 Tausend; Kohlenverkehr u. s. w. auf der ersteren; 1874 bei beiden Wagenarten 476 : 461). Gegen Tagelohn erfolgten Werkverrichtungen i. d. Transportverw. bei d. Ostbahn 1869 für 472, niederschl. für 328, hannov. 535, sächs. 215, würt. 275 Tausend Thlr.

[38]) Sonst hängt die Benutzung fremder Wagen wesentl. von d. geograph. Lage, Durchfuhrverkehr einer Bahn, Grösse der letzteren ab; daher meist verhältnissmässig grössere Benutzung fremder Wagen bei den Privatbahnen Bei d. Staatsb. ist sie bei d. niederschl., hannov., westfäl., sächs., bad. gross, bei d. and. bedeutend kleiner, bes. d. würt., baier., nass.

heitsrücksichten, gesetzliche Vorschriften mit massgebend sind, aus der Höhe der Besoldungen, der Preise des Brennstoffs u. s. w., worüber allgemeine Landes- und Zeitverhältnisse entscheiden, endlich aus dem mehr oder weniger sparsamen Verbrauch von Brennstoff, Oel, Schmier- und Putzmaterial u. s. w., wo sich ein rationelles System von Kokes-, Oelprämien u. s. w. vortheilhaft erwiesen hat.[39])

§. 262. — 3) Die Gewichtsmasse des Transports. Todtes und nützliches Gewicht.

Im Uebrigen wird die Höhe der Fahrdienstkosten wesentlich mit bestimmt durch die Gewichtsmasse, welche auf den Eisenbahnen bewegt wird. Namentlich ist diese Gewichtsmasse für die Kosten der Zugkraft, der Züge, der Reparatur und, innerhalb gewisser Grenzen, auch für die Zahl des Fahrdienstpersonals, also für die Besoldungssumme[40]) entscheidend.

Die zu bewegende Gewichtsmasse zerfällt bei der Eisenbahn wie bei jeder Transportleistung in das sog. todte und nützliche Gewicht. Letzteres begreift die Gegenstände, deren Bewegung Zweck der ganzen Transportleistung ist, welche daher der Transportunternehmung den Ertrag geben: bei den Eisenbahnen mithin die Personen (Passagiere) und die Güter. Das todte Gewicht umfasst die Transportmittel, mittelst deren die Beförderung des nützlichen Gewichts bewerkstelligt wird: bei den Eisenbahnen

[39]) Die Kosten der Zugkraft (Bes. u. Löhne d. Maschinenmeist., Locomotivenführer, Heizer, Prämien, Reisegelder, Arbeitslöhne, Reparaturkosten d. Loc, Tender, Werkstättenbetrieb, Repar. d. Wasserst., Brennst., Schmier- u. Putzmat.) betrugen in Preussen bei allen Bahnen 1858 29·6, 1869 25·4 % sämmtl. Betriebs-, 47·8 und 41·3 % der Transportausg.; bei d. Staatsb. 1869 27·6 von allen, 45·8 % v. letzterer Ausg. Auf Brennstoff kam ein Drittel der Ausg. der Zugkraft. Durch die neuerlichen Verschiebungen der Preise u. Löhne haben sich diese Quoten verändert, vorübergehend bes. stark durch das abnorme Steigen der Kohlenpreise. — Auf d. preuss. Staatsb. war 1874 d. Ausg. f. Transportverwalt. im Ganzen p. Kil. 5241, Privatb. in Staatsverw. 5287, Privatb. in eigener Verwalt. 3929, im Durchschn. 4522 Thlr., gegen 4241 Thlr. in 1873, 3704 Thlr. in 1872, Zunahme 1871 gegen 1870 11·38, 1872 gegen 1871 16·04, 1873 gegen 1872 14·50, 1874 gegen 1873 6·39 %. Im J. 1875 sind diese Ausgaben absolut u. relativ gefallen, i. Durchschn. 3914 Thlr., also gegen 1874 13·45 % weniger. — Ueber die Vortheile des Prämiensystems, das jetzt weit verbreitet ist für einen unter einem gew. Max. bleibenden Verbrauch an Brennstoff, Oel u. s. w. s. Perrot, Eisenbahnref., S. 152 ff., 157 ff. Ersparung bei der Rhein. B. wes. mit durch Schmierprämien in 2 Jahren 32,000 Thlr. (Verbrauch bei $7^3/_4$ Mill. Achsmeilen 1862 29,000, bei $9^2/_3$ Mill. 1869 5723 Thlr.!). S. auch unten §. 263. Weber, Schule, 3. A., S. 457. Die Locomotivführer beziehen in Deutschland 350—900 Thlr. fest, ebensoviel u. mehr an Prämien, die Feuerleute 250—500 u. bez. 50—100 Prämien.

[40]) Die Züge verlangen fast das gleiche Dienstpersonal, mögen die Wagen voll oder leer sein.

also das Eigengewicht der Fahrzeuge, wie Locomotiven, Tender, Wagen, deren nothwendigen Bedarf an Brennstoff, Wasser, diversem Geräthe und Geschirr u. s. w., ferner das Zugpersonal.

Das zu erstrebende Ziel ist nun bei jeder Transportanstalt eine günstige Gestaltung des Verhältnisses des todten zum nützlichen Gewicht, oder wenn diese Forderung in ihre drei einzelnen Theile zerlegt wird: erstens ein möglichst geringer absoluter Betrag des todten Gewichts, also namentlich des Eigengewichts der Wagen u. s. w.; zweitens eine möglichst starke Ladungsfähigkeit der Wagen, absolut und im Verhältniss zum todten Gewicht; drittens eine möglichst grosse wirkliche Belastung der Wagen durch das nützliche Gewicht oder eine dem entsprechende Ausnutzung der Ladungsfähigkeit. Je günstiger diese drei Puncte sich stellen, desto höher der Reinertrag, auch bei gleicher Bruttoeinnahme, desto grösser ferner der Spielraum für Tarifreductionen, selbst bei gleichem Frachtquantum, und desto leichter möglich eine höhere Bruttoeinnahme ganz ohne oder ohne entsprechende Kostensteigerung.

Bei den Eisenbahnen ist das Streben nach jenem Ziel begreiflicher Weise ganz besonders wichtig, aber seiner Erfüllung stehen auch eigenthümliche Schwierigkeiten in den technischen Bedingungen des Eisenbahnbetriebs, namentlich bei „eisenbahnmässiger" Schnelligkeit des Transports, entgegen.[41])

a) Das Eigengewicht der Wagen, einschliesslich der Locomotiven und Tender, ist aus technischen Gründen ein ganz enormes: nothwendig vorwaltende Verwendung von Eisen in grossen Massen; Nothwendigkeit solidester Construction, was vielfach wieder starke Eisenverwendung bedingt; Erforderniss einer erheblichen Schwere, um einen entsprechenden Druck auch der leeren Wagen auf den Schienen auszuüben und eine genügende Tragfähigkeit und Widerstandsfähigkeit bei schneller Bewegung beladener Wagen zu bieten u. dgl. m. Es lässt sich darin durch Fortschritte der Technik eine Verminderung erzielen, aber die Grenzen dieser Fortschritte scheinen eng gezogen zu sein. Ja, die Anforderungen, welche bei entwickelterem Verkehr in Betreff des

[41]) S. im Allg. Weber's Schule, 3. A., Kap. 9—11. u. d. gen. Schriften über Individualis. d. Bahnen u. Secundärbahnen. Das Ges. der Extensivität u. Intensivität gilt in gewissen Fällen auch bei dem Fahrmaterial. was mir Weber bei seinem Verlangen nach Generalisirung in demselben nicht ganz genügend zu beachten scheint.

Fahrmaterials stärker hervortreten, nemlich grössere Tragfähigkeit der Wagen, grössere Dampfkraft der Locomotiven, rascheres Fahren, seltenere Reparaturen, damit das Material beständiger im Dienst sein kann u. s. w., lassen sich theilweise gerade nur mit Hülfe gleichzeitiger Erhöhung des Eigengewichts erfüllen, theilweise verhindern sie wenigstens, dass das Eigengewicht in demjenigen Maasse vermindert wird, wie es bei gleichbleibenden Anforderungen obiger Art möglich wäre.[42])

b) Die Stärke der Ladungsfähigkeit und ihr Verhältniss zum Eigengewicht der Wagen lassen sich zwar auch verbessern, aber ebenfalls in nicht sehr weiten Grenzen, wie sich aus dem Ebengesagten schon ergiebt. Auch hierüber entscheiden technische Momente, sowohl in Betreff der einzelnen Personen- und Güterwagen, als der ganzen Züge, das Locomotiven- und Tendergewicht hier zum todten Gewicht geschlagen.[43])

---

[42]) Beispiele aus d. preuss. Eisenbahnstatistik. Durchschnittsgewicht eines preuss. Personenwagens p. Achse 1859 59·6, progress. Zunahme, 1869 71·7, 1875 82·2, p. Platz 3·5, 3·9 u. 4·24 Centner; Kosten der Neubeschaffung (also zu verzins. Kap.) p. Achse 1859 962, 1869 1013, 1875 1103 Thlr., p. Platz 56·6, 54·7 u. 56·8 Thlr. (vorübergeh. Verminderung, welche sich aus verhältnissmäss. stärkerer Zunahme der Wagen 4. Cl. erklärt). Bei Staats- u. Privatb. gleiches Gewicht, bei einzelnen Bahnen erhebl. Unterschied: bei neuen Bahnen grösseres Gewicht (z. B. 1869 Bebra-Han. 81·6 C. p. Achse, 4·4 p. Platz, Ostb. 1875 bez. 90·1 u. 4·54 Centn.), was offenbar mit soliderer erster Bauart u. grösseren Anforder. an die Leistung u. Ausdauer der Wagen zusammenhängt. — Durchschnittsgew. eines Gepäckwagens p. Achse 1859 59·3, 1869 72·8, 1875 79·8 Centner (Min. 1869 nach Bahndurchschn. 55, Max. 85 C., 1875 bez. 62·1 u. 99·7), eines bedeckten Güterw. 54·4, 61·6 u. 65·8 (Min. 1869 53·1, Max. 70·2, Entw. wie bei Personenw., 1875 bez. 37·5 u. 74·8), eines offenen Güterw. 43·2, 49·6 u. 53·4 (Min. 1869 36·8, Max. 58·7, 1875 bez. 35 u. 63·5). Durchschnittskosten sämmtl. Güterw. p. Achse 1859 486, 1865 496, 1869 (incl. neue Prov.) 492, 1875 500; in dieser Stabilität des Preises bei grösserem Eigengew. und Ladungsfähigkeit (Anm. 43) zeigt sich der Einfluss d. techn. Fortschr. u. der Concurr. der Wagenbauanstalten. — Die Locomotiven hatten 1859 im D. 221, 1869 300, 1875 275 Pferdekraft, das grösste Eigengewicht einer Loc. mit Feuer und Wasser war 1859 650, 1869 900, 1875 856 Centner. Das Gewicht von Wasser und Kohlen beträgt 50—100 Centner u. darüber; bei rascherem Fahren u. selteneren Aufenthalt (Schnellzüge) muss dies Gewicht natürlich auch steigen. Die Zahl der von einer Locom. durchschnittl. durchlaufenen Nutzmeilen war 1859 2395, 1865 2882, 1873 20,313 Nutzkil. (2708 Meil.), 1875 18,797 (2506 Meil.), eine Steigerung, die wieder bessere Arbeit voraussetzen wird. (Die neuerl. Abnahme wohl v. Zutritt neuer, schwach frequent. Bahnen zu erklären.)

[43]) Die Ladungsfähigkit der Güterwagen ist erheblich gestiegen u. stärker als die Tragfähigkeit, — der Hauptfortschritt. Die folg. Zahlen stehen etwas unt. d. Einfluss der Einrechn. der Bahnen d. neuen Prov., die wirklich zu vergleichenden sind eigentlich ein klein wenig ungünstiger. Gepäckwagen allerdings Ladungsfähigkeit p. Achse 1859 45·6, 1869 53·3 Centn., Zunahme 16·9%, dsgl. des Eigengew. 22·7%, 1873 Ladungsfähigk. p. Achse 56·7, 1875 53·6, also Gleichbleiben d. Ladungsfähigk. bei Zunahme d. Gewichts; — aber bedeckte Güterw. 1859 u. 1869 Ladf. 54·3 u. 79·1 Centn. Zun. 45·6%, dsgl. des eig. Gew. nur 13·6%, 1875 Ladf. 90·2, Zun. seit 1869 14·0%, während d. eig. Gew. sich um 6·8% erhöhete; — off. Güterw. Ladf. 1859 u. 1869 64·6 u. 89.6 C., Zun. % 38·7, dsgl. d. eig. Gew. 14·8%; 1875

c) Die Ausnutzung der Ladungsfähigkeit hängt dagegen vornemlich von gesellschaftlichen und wirthschaftlichen Umständen ab. Hier bieten sich wegen der Verschiedenheit der Gesellschaftsclassen der Reisenden und der verschiedenen Voluminosität und Schwere und des verschiedenen Werths der Güter,[44]) ferner wegen der verschiedenen natürlichen Richtungen des Güterverkehrs im Ganzen und in seinen Hauptarten,[45]) wegen der verschiedenen Zeiten im Jahre, in denen sich Personen und Güter naturgemäss vornemlich auf den Bahnen bewegen und wegen des oft unvermeidlichen längeren Leerstehens der Wagen auf den Stationen,[46]) eigenthümliche Schwierigkeiten welche die Erreichung

---

Ladf. 97 C., Zun. seit 1869 7·6 %, Zun. d. Eigengew. 5 %. Während noch Ende der 50er Jahre ein off. Güterwagen bloss eine Ladungsfähigkeit von c. 150 % seines eig. Gew. hatte (genau 149 %), hatte er 1869 fast die doppelte (gen. 181 %); bei den bedeckten Güterw. war dasselbe Verhältniss damals knapp 100 %, 1869 128 %. 1875 hatte d. off. Güterwagen 182 % seines Gew. Ladf., d. bedeckte 137 %. Immerhin wog auch um 1869 noch ein Güterzug von 20 Achsen bedeckter, 30 A. off. Güterw., mit 1 Loc. u. Tender durchschn. c. 3900 Centner, bei einer Ladungsfähigk. von c. 4300 C., also ein Verh. von 0·91 : 1 des todten zum nützlichen Gewicht bei voller Ladung, die kaum vorkommt; dagegen von 2·21 : 1 bei der preuss. Durchschnittsbelastung v. 41 %. — Bei den Personenwagen ist natürlich das Verhältniss des Eigen- zum nützl. Gew. viel ungünstiger u. wie aus Anm. 42 hervorgeht, neuerdings noch ungünstiger geworden. Eine Achse trug 1859 Personengewicht (1½ C. a. d. Pers.) 25·5, 1869 27·75 (Raumerspar. bei 3. u. 4. Classe), d. h. bez. 42·8 u. 38·7 % des jeweil. Eigengewichts. Ein Personenzug von 30 Achsen wiegt mit Loc. u. s. w. c. 3200 Centner, die Personen in ihm durchschn. 830 C., also todtes zum nützl. Gew. wie 3·85 : 1, bei d. preuss. Durchschnittsbesetzung von bloss 26·3 % der Plätze aber gar wie 14·7 : 1, d. h. um einen Menschen zu befördern, muss man i. D. fast das 10fache seines Gewichts mitschleppen! Im J. 1869 beförderten die preuss. Bahnen ein nützl. Gewicht von fast 11 Milliarden Centn. 1 Meile weit, zu welchem Zweck aber 30 Milliarden Centn. todtes Gewicht mitgeschleppt wurden.

[44]) Die Hauptclassen der Güter, die Rohproducte des Acker-, Forst-, Bergbaus, die Baumaterialien, Düngstoffe, die fremden Verzehrungs- u. Gewerksstoffe (Colonialwaaren, Baumwolle, Fabrikstoffe u. s. w.), die Fabrikate u. s. w. verlangen verschiedene Räume, verschiedenen Schutz, also th. bedeckte, th. offene u. sonst verschiedene Wagen, verschiedene Schnelligkeit des Transports, was Alles wieder die Ausnutzung der Wagen erschwert u. indirect das todte Gewicht vergrössert. — Aehnliches gilt vom Wagenclassensystem des Personenverkehrs.

[45]) Z. B. für die Wagen, welche Getreide aus dem Binnenland zum Export nach den Seehäfen, Kohlen aus den Bergwerksgegenden nach den Industriesitzen bringen, fehlt die Rückfracht ganz oder theilweise, oder die Colonialwaaren u. Fabrikate u. s. w., die in der Gegenrichtung gehen, verlangen wieder andere Wagen. Daher leere Fahrt rückwärts („Ballastfahrt"). Aehnliche Verhältnisse oft in Seehäfen, bes. mit Holz-, Getreide-, Flachsexp. u. mit schwachem Import (Ostseehäfen, ausser Stettin).

[46]) Z. B. im Personenverkehr die Wagen in einer Richtung stark besetzt im Ausreise-, u. umgekehrt später im Heimreiseverkehr; in d. anderen Richtung gleichzeitig wenig Frequenz. (Berl.-Anh. in d. Richtung von Berlin im Sommer, nach Berlin im Herbst). Aehnliches im Güterverkehr. Das oftmalige Leerstehen der Wagen auf den Stationen, das mitunter 10 mal so lange Zeit währt, als das In-Bewegung sein, hängt mit diesen u. mit den in vor. Anm. erwähnten Umständen, mit der zeitraubenden Be- u Entladung und mit dem Vorhandensein zahlreicher Stationen

des Ideals, d. h. der vollständigen Ausnutzung der Ladungsfähigkeit hindern. In dieser Hinsicht muss man sich vor Illusionen hüten.[47]) Aber die Weiterentwicklung des Verkehrs selbst führt doch zu einer Annäherung an das Ziel. Ferner kann die Eisenbahnverwaltung dazu selbst mächtig beitragen durch eine richtige Tarifpolitik, durch welche sie einen gar nicht existirenden Verkehr erst hervorruft und einen ihr sonst entgehenden an sich zieht.[48]) Sonst wird die Ladungsfähigkeit der Wagen nur zu einem geringen Theile ausgenutzt bleiben, was gegenwärtig bei uns noch sehr zu beklagen und wenigstens doch in Etwas noch zu vermindern möglich ist.[49]) Das Verhältniss

---

von sehr verschiedenen Transportbedurfnissen zusammen und bewirkt natürlich ein Todtliegen grosser Kapitalien. Daher die Wichtigkeit der richtigen Disposition über den Wagenpark, mittelst telegraph. Ordres, Wagenstrafmiethe für Ueberschreitung der Frist, binnen deren Wagen von einer fremden Verwaltung zurückgeliefert sein müssen u. dgl. m. Weber, Sec.-B., S. 28, berechnet, dass die Güterwagen kaum 10% der Zeit im Jahre wirklich fahren, in Preussen 29, in Oesterreich 33 Tage. Mitwirkend in Deutschland die Zersplitterung d. Verwaltung, was die Freunde der Staatsbahnen u. des Reichseisenbahnplans mit betonen. S. Note 47.

[47]) Was Perrot nicht genügend thut in s. Vorschlag der Personentarifreduction; s. darüber auch Scholtz a. a. O. Auch die Anhänger der Reichsbahnen haben mitunter die natürlichen, durch kein Verwaltungssystem zu beseitigenden Gründe einer stets nothwendig unvollständigen Ausnutzung der Ladungsfähigkeit nicht genug gewürdigt, u. darum der Zersplitterung der Verwaltung zu viel Gewicht beigelegt. Dies widerlegt Weber durch einen Vergleich mit dem centralisirten Bahnsystem Frankreichs, Priv.-, Staats- u. Reichsb. S. 70.

[48]) Beides mit Erfolg geschehen in d. Einführung der 4. Wagenclasse für d. Personenverkehr, im System billiger Retourbillete, in der Gewährung des Pfennig- und Meilentarifs für Massenproducte u. s. w. Aber das Geschehene ist noch nicht hinreichend.

[49]) Beispiele der Ausnutzung der Ladungsfähigkeit nach d. preuss. Statistik. Von den Sitz- bez. Stehplätzen (4. Cl.) der preuss. Personenwagen auf allen Bahnen wurden benutzt: 1859 31·2, 1865 29·1, 1869 (incl. Bahnen d. neuen Prov.) 26·3, 1875 23·2%, also sogar Abnahme. 1869 Staatsb. 27·2 (Min. nass. 21·0, Max. Ostb. 29·0), Privatb. unt. Staatsverw. 23·5, and. Privatb. 26·5 (Min. Cosel-Oderb. 14·8, Max. 34·3 Berl.-Potsd.-Magd.). 1875 die 3 Kategor. bez. 21·6 (Min. Ostb. 19·1, Max. westf. 25·4), 26·0 u. 23·5%. — Die wirkl. Belastung sämmtl. Güterwagen Preussens war in Procenten der Maximalbelastung (Ladungsfähigk.) 1859 41·5, 1865 42·6, 1869 41. 1875 41·2, also auch kein Fortschritt (d. kleine Rückgang rührt von d. Einrechn. d. neuen Bahnen her). 1869 Staatsb. 32·9 (Min. Bebra-Han., eben eröffn. 18·1, sonst Ostb. 31·6, Max. Saarbr. 58·4 — Kohlenverk.), Privatb. unter Staatsverw. 46, and. Privatb. 39·8% (Min. 18·4 Taunusb. (Frankf.-Wiesb.), Max. 54% Neisse-Brieg). 1875 die 3 Kat. bez. 38·8 (Min. Frankf.-Bebra 30·6, Max. Saarbr. 59·5), — 50·7 — 40·9%. Nach d. deutschen Eisenbahnstat. für 1869 u. 1874 waren die Personenwagen der baier. Staatsb. zu c. 20·7 u. 21·7, d. bad. zu 27·8 u. 25·4, d. sächs. zu 22·1 u. 22·4, d. würt. zu 27·6 u. 24·4%, d. preuss. Staatsb. 1874 zu 19·4—24·4 (Ostb.-Saarbr. B.) besetzt; ähnlich bei d. ausserpreuss. Privatb., nur in ganz wenigen Fällen über 30%, Durchschn. all. D. Privatb. in Staatsverw. 1874 25·25, in eig. Verw. 23·96; etwas stärker, früher bis 35—36%, bei d. österr. Bahnen, meist auch unter 30%, Durchschn. 1874 22·67, holl. Staatsb. 21·82, Warsch.-Wien 36·34%. Die Güterwagen waren belastet 1869, bez. 1874: bei d. baier. Staatsb. 33·8 u. 41·31, bad. 29 u. 35·9, sächs. 30 u. 41·3, würt. 46·1 u. 42·7%,

zwischen todtem und nützlichem Gewicht ist solange noch viel ungünstiger, als es nach der Natur der Eisenbahnen ohnehin sein muss, oder m. a. W. der Betrieb bleibt zu theuer, die Rente zu klein, wenigstens theilweise deshalb, weil der Tarif zu hoch ist. Demgemäss sind vor allen an die Staatsbahnen wichtige Anforderungen für die Tarifpolitik zu stellen, ebenso sehr im volkswirthschaftlichen als im finanziellen Interesse, §. 264 ff.

§. 263. — D. Gesammte Betriebsausgabe und Möglichkeit ihrer absoluten und relativen Verminderung. Fasst man die einzelnen Zweige der Eisenbahnverwaltung zusammen,[50]) so ergiebt sich hinsichtlich einer Verminderung der laufenden Betriebsausgaben und der Herbeiführung eines günstigeren Verhältnisses der letzteren zur Bruttoeinnahme Folgendes:[51])

---

bei d. übr. deutschen u. österr. Privatb. zieml. dieselben Zahlen wie bei d. preuss., Max. österr. Südb. 49·35 bez. 45·68, südöstl. Staatsb. 49·05, Aussig-Teplitz 56·6 bez. 48·0 %.

[50]) Die gesammten Betriebsausgaben waren nach der amtl. preuss. Eisenbahnstatistik in 1874 p. Kil. bei d. Staatsb. 7924, Privatb. unter Staatsverw. 8450, Privatb. in eig. Verw. 6063, im Durschschn. 7012 Thlr., nach älterer Berechnungsmethode 6973, gegen 6584 Thlr. in 1873, 5758 Thlr. in 1872, daher Zunahme 1873 gegen 1872 um 14·35, 1874 gegen 1873 um 5·91 %. Im J. 1875 ist d. Betriebsausgabe dagegen gewichen auf 6224 Thlr. (6184), d. h. gegen 1874 11·2 % weniger. — Die Quote von der Betriebsausgabe, welche bei allen preuss. Bahnen auf die 3 grossen Verwaltungszweige fällt, war in %:

		Allg. Verw.	Bahnverw.	Transportverw.
1859	von der Gesammtausgabe	6·2	31·9	61·9
1865		6·5	30·9	62·6
1869		8·3	30·6	61·1
1869	von der Betriebsausgabe	6·8	31·1	62·1
1871		6·2	29·9	63·9
1872		6·1	29·7	64·2
1873		6·6	29·2	64·2
1874		6·8	28·5	64·7
1875		7·4	29·7	62·9

Die ausserord. Gehalts-, Lohn- u. Preissteigerungen seit 1871 haben die Betriebsausgaben der Eisenbahnen sehr erhöht. Seit 1875 ist aber ein allgemeiner Rückschlag eingetreten, bes. wegen sinkender Preise (Eisen u. s. w.). Das Verhältniss der Einnahmen zu den Ausgaben hat sich, trotz der meist erfolgten absoluten und relativen Steigerung auch dieser, bei dem stärkeren Steigen der Betriebskosten ungünstiger gestellt. S. u. §. 272, 273. Bei allen preuss. Bahnen war

	Ges.-Betr.-Ausg. Mill. Mark	p. Kilom. Bahnlänge Mark	p. Nutz-Kil. Mark	p. durchlauf. Wagenachs-Kil. Pfenn.
1867	97·4	13,887	2·15	5·0
1869	134·0	13,044	2·03	5·0
1871	176·7	14,946	2·27	5·0
1873	268·2	19,752	2·58	6·0
1874	297·7	21,036	2·62	6·0
1875	294·8	18,673	2·51	5·8

[51]) Die preuss. amtl. Eisenbahnstatistik gestattet noch andere Gruppirungen der gesammten eigentl. Betriebsausgaben, welche für die Fragen im Texte wichtig sind,

1) Bei gleichbleibender Beschaffenheit der ganzen Bahnanlage (§. 254) wird nur in Ausnahmefällen, bei bisheriger mangelhafter Verwaltungsorganisation, durch Verminderung der Beamten- und Arbeiterzahl und beider Gehalte und Löhne eine Ersparung zu erzielen sein. In der Regel wird dieser wichtige Ausgabeposten bei steigendem Verkehr und wegen der Nothwendigkeit der Lohnsteigerungen in der Gegenwart absolut wachsen und wegen des letzteren Umstands möglicher Weise selbst relativ, d. h. von der grösseren Bruttoeinnahme eine stärkere Quote beanspruchen, eine gerade bei uns schon Ende der 60er Jahre in Aussicht stehende Möglichkeit, die sich seitdem in grossem Umfange verwirklicht hat.

2) Dagegen wird eine absolute und relative Verminderung der Betriebsausgaben auf folgende Weise zu erzielen sein:

a) Durch Vervollkommnung der Bahnanlage und des Fahrmaterials in der Weise, dass in Folge kostspieligerer, aber dauerhafterer erster Construction das stehende Kapital mehr vorwaltet, §. 254. Dann werden die sachlichen Bahnunterhaltungs- und die Reparaturkosten des Fahrmaterials, ferner manche Beaufsichtigungskosten (also persönliche Ausgaben) sinken. Diesen Ersparungen ist zwar der grössere Bedarf an Zinsen für das erhöhte Anlagekapital gegenüber zu stellen. Allein es wird dabei doch schliesslich oft eine Ersparung übrig bleiben. Diese zu erzielen, ist auch der eine Hauptzweck einer solchen Umgestaltung der Bahnanlage. Der andere Hauptzweck dieser Massregel, die Bahn für den Verkehr leistungsfähiger zu machen, führt aber zu erhöhter Bruttoeinnahme und damit zugleich wieder zu einem günstigeren Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme.[52])

---

nemlich nach den Rubriken: Besoldung, — Diäten, Arbeitshilfe etc., — Materielle Verwaltungskosten, — Unterhaltung d. Bahnanlagen, — Kosten d. Bahntransports, — Unbestimmte Ausgabe. — Die Quote für Besoldung ist nach vorübergehendem Fallen 1875 wieder so hoch als 1869: 28·2 %. Die sachl. Ausgaben können durch dauerhaftere Construction v. Bahn u. Material u. durch d. Accord- u. Prämiensystem etwas ermässigt werden im absol. Betrage. Relativ ist die Ausg. f. Unterhalt. d. Bahnanlagen gesunken: 1867 16, 1871 13·4, 1875 11·6 %. Die Ausg. f. Bahntransp. ist zeitweise 1871—74 absolut u. relativ am Meisten gestiegen, jetzt wieder bes. stark gesunken: 1869 27, 1871 27·6, 1873 29·7, 1874 29·1, 1875 26·9 %.

[52]) Aus statist. Vergleichungen lässt sich der Einfluss der vollkommeneren Bahnanlage auf die absolute u. relative Höhe der Bahnunterhalt. u. Reparaturkosten nicht mit genügender Sicherheit erkennen. Hier können nur specielle Untersuchungen im

b) Durch ein umfassendes, rationelles Accordverfahren für Arbeitsleistungen und Prämiensystem für sparsamen Materialverbrauch können viele sachliche Ausgaben, theils in der Bahn-, namentlich aber in der Transportverwaltung, annähernd auf den unumgänglichen Minimalbetrag herabgemindert werden. Es gilt dies im Allgemeinen von allen solchen Ausgaben, bei denen durch Controle von Oben höchstens die Innehaltung eines gewissen, nicht zu niedrig gegriffenen Maximalverbrauchs an Material und eine bestimmte Durchschnittsqualität der Arbeitsleistung erzwungen werden kann. Um einen geringeren Materialverbrauch und eine höhere Qualität der Arbeitsleistung und die aus Beidem resultirende Ersparung zu erzielen, empfiehlt sich das Accord- und Prämiirungssystem auch hier, weil es das eigene Interesse der Arbeiter und Beamten, besonders der Unterbeamten erweckt. Auch nach Abzug der Prämien bleibt dann doch eine Ersparung für die Verwaltung übrig. Immer neue Gebiete erweisen sich diesem System zugänglich. Durch die bessere Qualität der Arbeitsleistung kann schliesslich auch an Arbeitskraft, daher an persönlichen Ausgaben für Besoldung u. s. w. gespart werden. Uebrigens darf von dem System, wie es wohl vorgekommen, auch nicht zu viel erwartet werden, denn die Summe der auf diese Weise möglichen Ersparungen ist doch keine für das Ganze so sehr bedeutende.[53])

c) Den grössten Vortheil in jeder Hinsicht muss die günstigere Gestaltung des Verhältnisses des todten zum nützlichen Gewicht im Transport und die absolute Verminderung des ersteren bieten, weil sie die Selbstkosten des Transports und die Quote der Ausgaben von der Bruttoeinnahme vermindern. Diese Frage ist wegen ihres Zusammenhangs mit der Tarifpolitik auch volkswirthschaftlich, nicht nur finanziell und privat-

---

einzelnen Fall ergeben, wie weit obige Sätze in Wirklichkeit zutreffen. Das Alter der Bahn, die bisher. Sorgfalt u. s. w. üben ebenfalls einen Einfluss aus, der nur im Einzelnen zu ermitteln ist. S. Note 51.

[53]) S. Perrot, Eisenbahnref. S. 157 ff. u. die dortigen interess. Mittheil. aus d. Ber. d. Rhein. B. (s. o. Note 39). Hier ist d. Prämiirungssystem für spars. Verbrauch eingeführt für Locomotivenführer u. Heizer in Betr. d. Brennstoffs bei Locomotivenheizung; für erstere i. Betr. des Oels beim Schmieren der Locom.; für d. Bremser in Betr. d. Oels beim Schmieren der Wagen; für ökon. Ausführung der Unterhaltungsarbeiten des Oberbaus f. Wärter u. Weichensteller, Arbeitsrottenführer u. Arbeiter; endl. Accordpräm. verf. beim Betrieb auf d. Centralgüterstat. Cöln, f. d. Wagenrangirgeschäft u. d. Ladegeschäft. Manche Schwierigk. bei d. Einführ., bes. in Vorurtheilen. d. Arbeiter; mehrf. $^1/_3$—$^1/_2$ der gegen eine Maximalsumme erzielten Ersparn. an d. Beamten u. Arbeiter, die sich darein nach gew. Quoten theilen. Sehr günst. Ergebnisse.

wirthschaftlich (für die Bahnunternehmung oder die dabei betheiligten Beamten) die wichtigste. Einer befriedigenden Lösung derselben muss daher doch die Aufmerksamkeit in erster Linie gewidmet sein.

5. (19.) Abschnitt.

Eisenbahnen. Fortsetzung.

4. Tarifwesen und finanzielle Ergebnisse der Staatsbahnen.[1])

I. — §. 264. Tarifwesen.[2]) A. Uebliche Grundlage desselben. Die Feststellung des Preises der Transportleistungen

---

[1]) Entspricht d. §. 251—258 der 6. A.

[2]) Dieser hochwichtige, für Theorie und Praxis schwierige Gegenstand ist noch wenig eingehend vom volkswirthschaftl. Standpuncte aus untersucht worden und kann hier nur in den allgemeinsten Umrissen Aufnahme finden, muss dies aber auch wohl, gerade mit Rücksicht auf den Character dieses Werks. Bei den Domänen, Forsten u. a. privatwirthsch. Einnahmezweigen finden sich die analogen Abschnitte. Vgl. zu dem Folgenden bes. d. gen. Arbeiten von O. Michaelis, Schäffle (bes. 3. A. Syst. II, 239 ff.), Perrot, Scholtz u. die meisten Schr. in Note 1, Abschn. 16, ferner: Garcke, compar. Berechnungen d. Kosten d. Pers.- u. Gütertransporte auf d. Eisenb., z. Beurtheil. d. Frage über d. zuläss. od. mögl. Minimalsätze, Berlin 1859. — Scheffler, d. Transportkosten u. Tarife d. Eisenb., untersucht auf Grund d. Betriebsresult., Wiesb. 1860, ders., Statist. Beiträge z. Eisenbahntariffrage, Braunschweig 1873. — Westphalen, üb. Güterbeweg. auf Eisenb. u. ders. Erläuter. z. dieser Brosch., Beitrag z. Lös. d. Tariffrage, 1870, 72. — Schüller, d. natürl. Höhe d. Eisenbahntarife, Wien 1872. — Mulvany, Deutschl. Eisenbahntariffrage, Düsseldorf 1874. — Nasse, die Frage d. Tariferhöh. auf d. preuss. Eisenb., Jena 1874 (aus Hildebr. Jahrb. XXII). — Gehe, die Tarifwirthsch. auf D. Eisenb., Berl. 1875 (u. mehrfach). — Reitzenstein, d. Gütertar. d. Eisenb., Berl. 1873. — Barychar, Berechn. über d. Selbstkosten des Betriebs d. österr. Elisabeth-Westb., in der Tüb. Ztschr. 1873 (29), S. 102 ff., mit den Zusätzen v. Schäffle; letzterer in s. System a. a. O. — v. Bilinski, d. Eisenbahntarife, Wien 1875. — Krönig, d. Differ.-Tarife d. Eisenb., Berl. 1877. — Th. Petermann. Sächs. Eisenbahnfragen, Differ.-Tarifsätze, Leipz. 1876, ders., die Schattenseiten d. neuen Tarifsyst. f. d. Güterverk., Leipz. 1877. — Vielfache Erörterungen d. Tariffragen in den Handelskammerberichten d. letzten Jahre, bes. bei Gelegenheit der Frage der Tariferhöh. 1873, 1874. Dann Verhandlungen d. Deutschen Handelstags, volksw. Congr., Denkschrift d. Reichseisenbahnamts u. Tarifenquêten. Aus allen diesen Quellen reiche Materialiensamml. in Hirth's Annalen. z. Th. mit selbständ. Verarb., bes. in d. Jahrg. 1874—76, so Trommer, krit. Beitr. z. Verständn. d. Eisenbahnw., bes. über die Tarife, Jahrg. 1875, S. 569, 1057, Jahrg. 1876, S. 121. — Gutachten der Tarifenquêtecommiss. v. Dec. 1875, Jahrg. 1876, S. 463, 596. — Ueber d. engl. Verhältnisse bes. Cohn's Werk, nam. B. II, Kap. 3 pass., S. 318, über d. Tarifwes., u. A. S. 452 über die Unausführbarkeit der Zugrundelegung des Princips der Selbstkosten, über die relative Berechtig. des Werthtarifprinc., ebend. in Kap. 2 über die verwandten Fragen der Trennung des Fahr- u. Frachtverkehrs, S. 88, über Wagenleihe S. 112, über Besorg der An- u. Abfuhr durch die Bahnverwalt. selbst S. 85, über „running powers" S. 68. Ich habe mich z. Th. durch Cohn's Werk u. durch die Opposition bes. d. deutsch. Priv.-Bahnen gegen den sogen. „natürl." (els.-lothr.) Tarif, mehr als da ich die vor. Ausgabe bearbeitete, davon überzeugt, dass die Berücksichtigung der Selbstkosten als Grundlage der Tarife vorneml. nur vom Staatsbahnsystem zu erwarten ist, dass aber eine gewisse Berücksichtig. des Werths der Waaren doch auch hier statthaft bleibt (bes. Cohn II, 455). Mir scheint aber, dass Cohn das Selbstkostenprincip zu sehr zurückschiebt: als Ziel, dem man sich freilich nur annähern kann, halte ich es fest.

erfolgt bei den Eisenbahnen wie bei den meisten anderen grossen Verkehrsanstalten nicht wie im gewöhnlichen Verkehr in jedem einzelnen Falle nach speciellem Uebereinkommen der Bahn und der Frachtgeber, sondern nach Taxen, welche in den sog. Tarifen zusammengestellt und veröffentlicht werden. Die eigenthümliche Natur des Eisenbahntransports, wo eine Menge Personen und Verschiedenen gehörende Güter für eine Transportgelegenheit (Bahnzug) zusammengefasst und die Reihenfolge dieser Transporte streng geregelt werden, rechtfertigt und bedingt dies Tarifwesen. Mit Taxe und Tarif steht die Eisenbahnunternehmung aber schon wieder anders da, als eine gewöhnliche wirthschaftliche Unternehmung mit ihrer Preisbestimmung: die Einwirkung der Concurrenz wird nothwendig von vorneherein eine weniger directe.

Als Grundlage des Bahntarifwesens dient bisher und gegenwärtig noch fast ausschliesslich die Messung des Werths der Transportleistungen für den Beanspruch der letzteren, wobei folgende Momente als massgebend gelten:

1) Die von dem Transportobject mit dem Fahrmaterial zurückgelegte Entfernung, also die Weglänge. Nur ausnahmsweise finden hiervon Abweichungen statt: a) theils in geringfügigen Fällen zum Zweck der Abrundung der Tarifsätze; b) theils wegen der besonderen Kostspieligkeit einzelner Wegstrecken, indem die wirkliche Weglänge und die tarifmässige Länge unterschieden wird, so dass z. B. eine kleine kostspielige Wegstrecke im Tarif als eine längere betrachtet wird; c) theils im Differentialtarifsystem, wo die Taxe für die Transportleistung im Personen-, namentlich aber im Güterverkehr, besonders für längere Strecken, niedriger angesetzt wird, als es der Bemessung des Werths der Transportleistung nach der Weglänge unter Innehaltung des allgemeinen Tarifsatzes entspricht.

2) Auf gleicher Weglänge die Schnelligkeit der Beförderung, also die beim Transport (bei Gütern einschliesslich der Einschiffung und Ausschiffung) verbrauchte Zeit. Dieser Massstab ist beim Personen- und Güterverkehr fast allgemein, aber nicht immer ganz consequent in Anwendung (Schnellzug, Personenzug, Eilgut, Frachtgut).

3) Bei gleicher Weglänge und gleichem Zeitverbrauch die Sicherheit des Transportobjects vor Beschädigung u. s. w. (offene, bedeckte Güterwagen etc.), und die Bequemlich-

keit und Annehmlichkeit des Reisenden im Personenverkehr (Classensystem).

4) Die Art und Beschaffenheit des Transportobjects, die damit verbundene Expeditions- und Manipulationsarbeit und die Fähigkeit des Transportobjects, einen gewissen Tarifsatz zu ertragen: Unterscheidung von Personen- und Güterverkehr. a) Im ersten massgebender Factor: das Individuum, daneben Berücksichtigung des Alters (Kinder, Erwachsene), mitunter, aber selten, des Berufs, Standes und der ökonomischen Lage u. a. m. (Auswanderer, Schüler, Militär). b) Im Güterverkehr massgebender Factor: das Gewicht, daneben aber Berücksichtigung des Volumens (Sperrgut), der Manipulationsarbeit, dann namentlich des ungefähren Werths des Guts und der davon abhängigen Transportabilität oder der Fähigkeit, bei einem gewissen Tarifsystem mehr oder weniger weit oder eventuell gar nicht versandt werden zu können (Waarenclassification der Tarife, insbesondere nach dem Werth der Waaren; Normalgut, ermässigte oder billigere Tarife für schwere und Waaren niederen Werths — d. h. „geringeren specifischen Werths" — oder für sog. Massenproducte).

Der principielle Mangel dieser Grundlage unserer heutigen Bahntarife liegt darin, dass hier das eine Element, welches bei der Werthbestimmung eines wirthschaftlichen Guts (daher auch einer Transportleistung) in Betracht kommt, zu ausschliesslich seine Berücksichtigung gefunden hat: dasjenige Element, welches die Grenze des Tauschwerths und Preises nach Oben bestimmt, nemlich der Gebrauchswerth für den Begehrer und die Zahlungsfähigkeit des letzteren. Diese Gestaltung des Eisenbahntarifwesens ist sehr characteristisch und verräth wieder deutlich die Monopolnatur der Eisenbahnunternehmung.[3])

Das andere, den Tauschwerth und auf die Dauer den Preis nach Unten hin begrenzende Element ist der vom Anbieter getragene Productionskostensatz für das Gut. Dieser Satz wird zwar in den vier Momenten, welche die Grundlage unserer

---

[3]) Vgl. Cohn II, 387 ff., über die Motive der Tarifbestimmung in England, nach den Enquêten. Eigennutz als der vorherrschende Factor anerkannt. Im Einzelnen die inductive Beweisführung für das im Texte gegebene Urtheil. Die principielle Formulirung lässt die wesentlichen Momente doch schärfer hervortreten. Cohn will in seiner Reaction gegen die „Aufstellung v. Gesetzen", nicht dazu gelangen, womit aber m. E. mit Unrecht die Ziehung eines (wenn auch nur vorläufigen) „Facit" einer solchen „inductiven" Untersuchung unterbleibt.

Tarife bilden, etwas mit berücksichtigt, aber im Ganzen noch sehr ungenügend und im Einzelnen höchst willkührlich, so auch im *bisherigen* Differentialsystem und in der bestehenden Waarenclassification der Gütertarife, besonders in derjenigen nach dem *Werthe*. Dieses zweite preisbildende Element ist aber wegen der unzureichenden Wirksamkeit des Concurrenzprincips im Eisenbahnwesen nicht ordentlich zur Geltung gelangt. Dem kann und soll gerade durch das *Staatsbahnsystem* wieder abgeholfen werden.

§. 265. — B. *Rationelle Grundlage des Tarifwesens*. Die Aufgabe einer rationellen Tarifpolitik der Staatsbahnen ist daher

1) im *Allgemeinen*, d. h. im *gesammten* Tarifwesen eine *grössere und consequentere Berücksichtigung der Productionskostensätze* oder der *Selbstkosten der Transportleistungen für die Tarifbildung*. Im *volkswirthschaftlichen* Interesse ist die *thunlichste Annäherung* der Tarife an diese Selbstkostenbeträge, d. h. an gewisse *Minimalsätze*, statt wie bisher mehr an Maximalsätze zu verlangen. Der *rein gewerbliche* Standpunct in der Verwaltung der Eisenbahnen spricht für eine solche Reduction der Tarife allerdings nur soweit, als daraus eine *mehr als proportionale* Verkehrssteigerung und demgemäss gerade eine *höhere* Rente hervorgeht. Dieser Standpunct ist aber nur für eine Privatunternehmung, nicht für den Staat ausschliesslich massgebend, was eben ein weiterer Grund gegen Privat- und für Staatsbahnen ist. Der Staat kann vielmehr eine Tarifpolitik annehmen, bei welcher das volkswirthschaftliche Interesse selbst *dauernd* auf Kosten des finanziellen gewinnt. Ob und wieweit dieser Gesichtspunct beim Staatsbahnsystem *leiten* soll, ist im concreten Fall und entschieden auch unter Berücksichtigung der Finanzlage zu entscheiden. Auch wenn indessen die Tarife aus finanziellen Rücksichten nicht — oder noch nicht gleich — bis auf die Selbstkosten herabgesetzt werden, so kann sie der Staat denselben wenigstens *mehr nähern*, weil ihm gewisse Verkehrsvortheile mit einem etwaigen *vorübergehenden* Einnahme- und Reinertragsausfall nicht zu theuer erkauft sind, was bei einer Privatunternehmung wegen der Unsicherheit des Ergebnisses oft der Fall sein wird.

2) Die Selbstkosten der *einzelnen Arten* von Transportleistungen sind naturgemäss *manchfach verschieden*. Die *Proportion der Selbstkosten* bildet, wenn auch *nicht* die

einzige Grundlage der Stufenbildung im Tarife, so doch gleichfalls ein Moment, das neben und zum Theil statt der anderen, bisher zur Grundlage der Tarifstufen dienenden Momente, besonders des Werths der Transportobjecte im Güterverkehr, mehr zur Geltung gebracht werden muss. Dadurch nähert sich der Bahntarif, soweit das gegenwärtig vor einer Amortisation des Bahnkapitals schon zulässig ist, bereis mehr einem Gebührentarif, in welchem die Höhe der Kostenprovocation Seitens des Benutzers einer Verkehrsanstalt, wie bei anderen Gebührenzweigen, thunlichst für die Höhe der Gebührensätze mit bestimmend ist.[4])

§. 266. — In den Selbstkosten des Transports sind folgende drei Elemente enthalten:

1) Ein Zinsbetrag für das in der Unternehmung steckende (also noch nicht amortisirte) Kapital. Dieser muss mit Rücksicht auf das mit der Unternehmung verbundene Risico den üblichen Zinsfuss für beste Sicherheit übersteigen, aber, wenigstens bei Staatsbahnen, nicht nothwendig so hoch sein, um noch einen Unternehmergewinn zu enthalten. Bei uns wird der Ansatz von 5—6% genügen. Unter Umständen kann indessen auch eine höhere Rente als Ziel gesteckt werden.[5])

2) Eventuell ein Amortisationsbetrag für dieses Kapital. So bei derjenigen Privatbahn, welche nach Ablauf der Concession ohne Weiteres an den Staat heimfällt. Bei anderen Privatbahnen und bei Staatsbahnen wäre der Betrag unter Umständen entbehrlich. nemlich a) wenn die Bahn aus den laufenden Einnahmen vollkommen im Stande erhalten wird, b) wenn eine für P. 1 genügende Ertragsfähigkeit der Eisenbahnen für immer sicher ist und c) wenn die Bahn immer so verwaltet wird, dass das für sie aufgenommene Schuldkapital hinreichend verzinst wird. Die erste dieser drei Bedingungen lässt sich erfüllen,[6]) die zweite hängt von der weiteren Entwicklung der

---

[4]) Dieser Gesichtspunct scheint mir bei Cohn a. a. O. zu sehr zurückzutreten, auch in dem gelegentl. Hinweisen auf einen steuerartigen Character der Tarifsätze beim Staatsbahnsystem. Vgl. II, 479, bes. 480 (Vergleich der Tarifsätze mit Consumtionsabgaben). In Zukunft übrigens nicht unmöglich, ebenso wie ehedem bei der Post, §. 242.

[5]) Z. B. zur Erzielung grösserer Ueberschüsse auf guten Strecken, um damit Deficite schlechter Linien zu decken. Auch Nasse a. a. O. befürwortet 5% u. mit Einrechn. f. Erneuer. 6%.

[6]) Dafür wird bei d. preuss. u. andern Privatbahnen ein sog. Erneuerungsfonds dotirt, welcher bei den Staatsbahnen (ausser d. sächs.) fehlt. Auch bei diesen

Technik im Communicationswesen und von der zukünftigen Gestaltung der Volkswirthschaft, die dritte von der immerwährenden Aufrechthaltung entsprechender Tarife ab. Um für die Zukunft das in den Bahnen steckende Kapital nicht zu riskiren und freiere Hand für die Tarifregelung zu gewinnen (Einführung des Gebührenprincips mit mässigen Sätzen §. 242), ist daher die Einrechnung einer mässigen Amortisationsquote für eine nicht zu lange Tilgeperiode (30 bis 50 Jahre) unter die Selbstkosten auch für Staatsbahnen empfehlenswerth.

3) Den dritten Bestandtheil der Selbstkosten bildet die laufende Betriebsausgabe, einschliesslich eines genügenden Ersatzes für die Abnutzung und Erneuerung der Bahn und des Fahrmaterials, wenn letzterer Posten nicht schon unter N. 2 besonders eingesetzt ist. Dieses Element ist nun offenbar immer nur für eine bestimmte Verkehrsgestaltung auf der Bahn (namentlich u. A. auch für ein bestimmtes Verhältniss des todten zum nützlichen Gewicht) zu ermitteln — eine an sich schon recht schwierige und mühsame Aufgabe der Technik und Verwaltung.[7]) Denn die Selbstkosten

---

erfolgen in Preussen aber nicht unerhebliche Verwendungen für Gutmachung der Abnutzung u. dgl., selbst für Neubeschaffungen von Fahrmaterial aus den laufenden Einnahmen.

[7]) Vgl. darüber bes. d. Schriften v. Garcke, Scheffler, Barychar, die sehr spec. Berechnungen enthalten. Aus d. amtl. preuss. Eisenbahnstatist. ist für einige Theile der Betriebsausgabe der Selbstkostenbetrag des Transports berechnet. So für die Kosten der Zugkraft, 1869 11·58 Mill. Thlr., auf die Centnermeile Bruttolast 0·10 Pf., 1859 noch 0·21 Pf., per Centnermeile Nettolast 0·38, bez. 0·70 Pf. Letzterer Betrag wird bei einer stärkeren Durchschnittsbeladung, welche diese Ausg. nur sehr wenig, die Einnahme bedeutend steigert, sofort viel günstiger. Er war 1869 z. B. bei der Ostb. 0·50, Bebr.-Han. 0·82, dagegen bei niederschles.-märk. nur 0·34, hannov. 0·44 Pf., wogegen d. Betrag p. Bruttocentnermeile nur variirt wie 0·13, 0·14, 0·12. 0·14. Bei Privatbahnen mit günst. Frequ. u. starker Verladung sinkt der Satz p. Nettocentnermeile bis auf 0·23 (Brutto 0·17, Cöln-Mind.), steigt aber unter ungünst. Frequenz bis auf 1·32 (Brutto 0·28 Pf. Vorpomm. B.). Die Selbstkosten der Zugkraft variiren also hier fast wie 1 : 6. In den letzten Jahren seit 1871, besond. bis 1874, sind die Kosten der Zugkraft bedeutend gestiegen. Sie betrugen bei sämmtl. preuss. Bahnen in den neuen Maassen u. Gewichten:

	Summa Mill. M.	p. Kil. Bahnl. M.	p. Nutz-Kil. Pfenn.	p. geförd. Wagen-achs-Kil. Pf.	p. Tonne u. Kil. m. geförderte Netto-last Pf.	p. Tonne u. Kil. m. geförderte Brutto-last Pf.	in %en d. Ausg. d. Transp.-verw.	in %en d. ganz. Betr.-ausg.
1867	26·1	3714	58	1·3	0·83	0·33	43·5	26·8
1869	34·7	3387	53	1·2	0·83	0·16	41·7	25·5
1871	48·4	4122	62	1·4	0·83	0·16	43·2	26·9
1873	76·5	5565	74	1·1	1·00	0·33	44·6	28·6
1874	89·4	6318	79	1·8	1·16	0·33	46·6	30·0
1875	81·1	5136	69	1·6	1·01	0·28	43·7	27·5

ändern sich selbst mit dieser Verkehrsgestaltung, die ihrerseits wieder von der Tarifhöhe abhängt, während für die Normirung der letzteren gerade der Selbstkostensatz ein wesentlich entscheidendes Moment sein soll. Diese gegenseitige Abhängigkeit, in welcher die Tarifhöhe, der Selbstkostensatz und die Verkehrsgestaltung stehen, erschwert die Aufgabe der Tarifregelung sehr.

Man wird sich daher darauf beschränken müssen, zu erforschen, wie sich der unter bestimmten Umständen gefundene Selbstkostensatz unter hypothetischer Annahme so und so veränderter Tarifsätze, Bahnfreqnenzen der einzelnen Transportobjecte, todter Gewichtsmengen und Verhältnisse des todten zum nützlichen Gewicht, als von diesen Momenten abhängige Grösse verändert und welcher Reinertrag und welche Rentabiliät alsdann erzielt werden. Nach den Ergebnissen dieser Untersuchung sind dann solche Tarifsätze zunächst versuchsweise zu wählen, bei denen eine gewisse, hypothetisch angenommene Verkehrsentwicklung und demgemäss eine in Aussicht genommene Rente wahrscheinlich eintreten wird. Von der Erprobung des Versuchs hängt es ab, ob man die einstweilen angenommenen Sätze dauernd festhalten und ob und wieweit man mit Rücksicht auf das Finanzinteresse in der eingeschlagenen Richtung weitergehen oder umkehren soll.[8]) Die Grösse der jedesmaligen einzelnen Tarifveränderung, — meistens, aber nicht immer nur,[9]) einer Tarifermässigung — kann auch bei den Staatsbahnen nicht allein von volkswirthschaftlichen Erwägungen, sondern muss zugleich von der Höhe des dabei gelaufenen Risicos der Einbusse für die Finanzen und daher von der ganzen Finanzlage abhängen.

§. 267. Mangelnde Uebereinstimmung des bestehenden Tarifsystems mit dem Selbstkostenprincip. Die Analyse der Selbstkosten zeigt nun, dass diese letzteren durchaus nicht immer denjenigen Momenten proportional sind, welche gegen-

---

[8]) Aehnlich jetzt Cohn, II, 540, gegenüber den ausschweifenden Reformproject. von Perrot u. ähnlichen in England (Galt, Brandon), womit aber die Berücksichtigung des Selbstkostenbetrags nicht ausgeschlossen wird. S. o. Note 2.

[9]) In der Opposition der gewerblichen Interessenten in Deutschland gegen die Tariferhöhungen der Bahnen 1873 ff. wird dies übersehen. Es ist selbstverständlich unzulässig, einerlei ob Staats- od. Privatbahnen bestehen, bei einer allgemeinen Preissteigerung allein gewisse Leistungen auf dem früheren Stande zu halten, wie z. B. die d. Bahn. Hier stimme ich im Princ. Nasse a. a. O., bes. S. 3 ff.. Scheffler u. A. bei.

wärtig zur Messung des Werths der Transportleistung und zur Grundlage unserer Tarifsysteme dienen (§. 264).

1) Der Weglänge, über welche ein Object transportirt wird, ist nicht einmal a) der unter die Selbstkosten zu setzende Zins- und Amortisationsbetrag proportional, wegen der ganz ungleichen Kosten der einzelnen Strecken. Gerade bei dem jetzigen Strecken-Tarifsystem — statt eines etwaigen Zonensystems — wäre es richtig, diese Ungleichheit der Kosten bei der Bildung der Tarifsätze zu berücksichtigen. b) Ebensowenig sind die eigentlichen Transportkosten (einschliesslich der Bahnunterhaltung) der zurückgelegten Weglänge proportional, denn die Kosten der Expedition sind von der Länge dieser Strecke fast ganz unabhängig, die Kosten des Fahrdiensts, selbst die eigentlichen Zugkosten, sodann diejenigen der Bahnverwaltung hängen auch nicht immer vorwiegend von der zurückgelegten Weglänge, sondern oft noch mehr von den Steigungsverhältnissen, der Mitführung todten Gewichts auf bestimmten Strecken u. dgl. m. ab. Die rationelle Tarifregelung nach den Selbstkosten führt daher zu einem wohlbegründeten Differentialtarifsystem, in welchem die Sätze nicht durchweg den Längen der zurückgelegten Strecken proportional sind.

2) Von der Schnelligkeit hängt wenigstens ein Theil der Selbstkosten des Transports (Zugkraft, Sorgsamkeit der Aufsicht, Abnutzung des Materials, Zins desselben, verschieden nach der von der Schnelligkeit mit bedingten Construction u. a. m.) ab. Die Tarifabstufung danach ist also berechtigt. Sie könnte aber wahrscheinlich sowohl den wirklichen Proportionen der Selbstkosten, als in diesem Falle auch dem Gebrauchswerthe der Leistung gemäss oftmals richtiger als jetzt durchgeführt werden. Wahrscheinlich: nicht gewiss, weil bei einer grösseren Preisdifferenz zwischen schneller und langsamer Beförderung die Nachfrage nach ersterer so sehr abnehmen könnte, dass die Bahn, wenn sie die schnelle Beförderung nicht ganz einzustellen vermag, was rein finanziell oft das Vortheilhaftere sein kann, sich bei einer geringeren Differenz und niedrigerem Tarif für diese Transportart leicht besser steht.

3) Im Tarifclassensystem des Personenverkehrs und der in verschiedenartigen Wagen zu versendenden Güter sind die Selbstkosten des Transports (verschiedene Kosten und Eigengewichte der Wagen, verschiedene Ausnutzung der Ladungsfähig-

keit, verschiedene Manipulation der Güter u. s. w.) etwas mit berücksichtigt, aber wiederum nicht durchgreifend noch auf Grund genauer Berechnungen. Die Schwierigkeit ist nur auch hier wieder die unter Nr. 2 angedeutete: bei einer genau den bisherigen erfahrungsmässigen Selbstkosten entsprechenden Abstufung der Tarife und bei demgemässen genügend hohen Sätze der höheren Classen kann die Frequenz in letzteren leicht zu sehr abnehmen, was dann doch wieder niedrigere Sätze gerade dieser Classen bedingt. Im Personenverkehr lässt sich durch Vereinfachung der Ausstattung der mittleren Classe (zweite) vielleicht ein richtigeres Frequenz- und Tarifverhältniss der einzelnen Classen zu einander mit herbeiführen.[10]) Ein grosser Vortheil läge in der Beseitigung oder wenigstens in der Verminderung der Wagenclassen im Personenverkehr (ähnlich selbst im Güterverkehr). Denn das Classensystem erhöht unvermeidlich die Selbstkosten des Transports, weil es die Durchschnittsmasse des todten Gewichts steigert, die Ausnutzung der Ladungsfähigkeit verringert und das Verhältniss des todten zum nützlichen Gewicht ungünstiger gestaltet. Aber unsere Gesellschaftszustände widerstreiten dem Gebrauch einer einzigen Wagenclasse. Vielleicht könnte jedoch nach der zweckmässigen Einführung der 4. Classe die erste fortfallen. Im Güterverkehr kann man sich wenigstens auf 2 Hauptarten von Wagen (offene und bedeckte) beschränken; daneben etwa noch Viehwagen.

4) Von der Art und Beschaffenheit der Transportobjecte hängen gewisse Theile der Selbstkosten des Transports ab, weshalb die Berücksichtigung dieser Momente in unseren Tarifsystemen ganz richtig ist, so namentlich die durchgreifende Unterscheidung von Personen- und Güterverkehr. Innerhalb jeder dieser beiden Verkehrsarten müsste aber das Princip der Tarifregelung nach den Selbstkosten mehr durchgeführt werden. Dies erweist sich möglich, ohne dass die in Nr. 2 und 3 hervorgehobenen Be-

[10]) Weber tadelt mehrfach die zu gute Ausstattung der deutschen 2. Wagenclasse, weshalb die erste so wenig benutzt sei. In der That ist der Unterschied zwisch. beiden Classen in diesem Puncte wohl zu gering. Um so mehr spricht für eine Aufhebung der 1. Cl. Die Zahl der Reisenden 1. Cl. sinkt bei einzelnen deutschen Bahnen unter 1 %, der Gesammtzahl, ist oft nur 2—3, im D. bei d. preuss. Bahnen 1·6, nach Personenmeilen 3·1 % (1869). 1875 kamen in Preussen v. der Gesammtzahl der beförderten Personen (excl. Abonnenten) bei den Zügen mit erhöht. Fahrgeld auf die Cl. I, II, III bez. 0·4, 1·9 u. 1·1 %, bei den Zügen mit gewöhnl. Fahrgeld bez. 0·5, 5·5, 19 u. (IV. Cl.) 29·3, mit ermäss. Fahrgeld bez. 0·5, 7·6, 31·0 u. 1·3 %, Militärs 1·9 %. Von 3760·7 Mill. Personen-Kilometer kamen im Ganzen nur 113·3 Mill. auf die I. Classe.

denken zu störend eingreifen, in Betreff der untern Classen des Personen- und Güterverkehrs, also der vierten, bedingt der dritten Wagenclasse bei ersterem und der Massenproducte (vornemlich geringeren specifischen Werths) bei letzterem. Demgemäss werden hierfür Minimaltarife, die den Selbstkosten möglichst genau entsprechen, zu verlangen sein. Durch solche Tarife wird auch hier die stärkste Frequenzzunahme erzielt werden können, indem dadurch ein ganz neuer Verkehr ins Leben gerufen wird. Dann wird auch wieder das Verhältniss des todten zum nützlichen Gewicht günstiger, dadurch der Betrag der Selbstkosten niedriger und eventuell eine neue Tarifermässigung ohne finanzielle Einbusse möglich. Bei den höheren Classen des Personen- und in gewissen Grenzen auch des Güterverkehrs muss experimentell erprobt werden, wieweit die Erhöhung der Tarifsätze derjenigen der Selbstkostensätze, verglichen mit den unteren Classen, proportional sein oder aus finanziellen Gründen davon nach Oben oder nach Unten abgewichen werden kann oder muss. Eine solche Abweichung lässt sich principiell wohl rechtfertigen: um z. B. einerseits die erforderliche Deckung der Selbstkosten (einschliesslich der Verzinsung u. s. w. des Kapitals) für den ganzen Betrieb zu erzielen, anderseits aber im allgemeinen Interesse die untersten Personen-Wagenclassen und die Massengüter des allgemeinen Consums und der Verarbeitung billiger zu befördern, kann eine höhere Tarifirung, als die der Steigerung der Selbstkosten proportionale, für die oberen Wagenclassen im Personenverkehr und für die werthvolleren Güter wohl statthaft sein. Hieraus ginge eine bedingte Rechtfertigung des Waarenclassificationssystems im Gütertarif (besonders bei Stückgütern) hervor, aber immer unter Festhaltung des Princips, soweit als möglich den Tarif im Ganzen und in seinen Stufen den Selbstkosten anzupassen. Uebrigens würde nur unter Umständen, nicht nothwendig allgemein eine absolute Erhöhung der Durchschnittssätze der höheren Personen- und Frachttarifclassen aus der Annahme dieser Principien folgen. Im Gegentheil könnte eventuell auch bei ihnen eine Ermässigung gegen bisher eintreten, nur dass dieselbe nicht leicht ebenso bedeutend als diejenige der unteren Tarifclassen sein würde.[11])

---

[11]) Vgl. Cohn II, 453 ff., 479 ff., der zu einer bedingten Festhaltung des Werthprincips kommt. — Garcke, a. a. O., S. 9 und in den Tabellen S. 87, berechnet die Kosten der Züge nach Achsmeilen und theilt die dabei in Betracht kommenden

§. 268. — C. Auf Grund der vorausgehenden Erörterungen lassen sich nun folgende Principien der Tarifregelung

---

Ausgaben in 3 Classen: a) solche, welche von der Länge der von den Zügen zurückzulegenden Touren (d. i. von der Fahrtlänge) unabhängig sind und sich direct nach ihrer Gattung p. Achsmeile bestimmen lassen (oder variabel nach den Zuggattungen sind), neml. Befeuerung der Locomotive, Versorgung derselben mit Wasser, Putzen u. Schmieren der Locomotive u. Wagen (Arbeit u. Material), Reparaturkosten der Locomotive u. Wagen, einschliessl. der Unterhaltung der erforderlichen Gebäude, Beleucht. d. Züge; — b) Kosten, d. für einen bestimmt begrenzten Betrieb v. d. Art u. Curslänge d. Züge unabhängig sind, neml. Kosten d. Allg. u. d. Bahnverwalt., Verzins. d. Anlagecap. u. Besteuer. (im Hauptbeispiel $1/4$ Mill. Thlr. excl. Betriebsmat. p. Meile u. 5% gerechnet); — c) Kosten, welche von der Länge der Fahrt abhängig sind, neml. Abnutz. d. Schienen (vom Verf. aus bes. Grund unt. b gestellt), Zinsen u. Erneuerungskosten d. Locom. u. Tender, dsgl. der Achsen u. Wagen, Kosten des Zugpersonals. Die Gesammtkosten p. Achsmeile (für wirkl. Wagenachsen, excl. Achsen v. Masch. u Tender), zu denen noch ein approxim. Betrag für Kosten des Stationsdiensts geschlagen wird, stellen sich nach der Gattung (Schnell-, Pers.-, Güterz.), Stärke (Achsenzahl) des einzelnen Zugs u. nach der Bahnfrequenz (dies wegen der unter c genannten Kosten) wesentlich verschieden. Die Kosten (exl. Stationsdienst) p. Achsmeile in Thlr. variiren in den angestellten Berechnungen zwischen diesen Grenzen:

	bei $1/4$ Mill. Thlr. Anlagecap. p. Meile (excl. Betriebsmittel) u. 5% Zins u. tägl. Frequenz von 2 mal 6 Zügen zu 50 Nutzachsen. Fahrtlänge		bei $1/2$ Mill. Thlr.	
	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.
Schnellzug v. 30 Pers.-Wag.-Achsen . .	0·2604	0·3119	0·3355	0·3870
bei tägl. Achsm.	3000	300	3000	300
Dsgl. v. 18 Personenwagen-A.	0·2923	0·3582	0·3674	0·4333
bei tägl. Achsm.	1800	180	1800	180
Personenz. v. 48 Packwagen-A.	0·2280	0·2753	0·3031	0·3504
bei tägl. Achsm.	3360	336	3360	336
Dsgl. v. 12 Packwagen-A.	0·3020	0·4163	0·3771	0·4914
bei tägl. Achsm.	840	84	840	84
Güterzug v. 120 Güterwagen-A.	0·1873	0·2574	0·2624	0·3325
bei tägl. Achsm.	6000	600	6000	600
Dsgl. v. 24 Güterwagen-A.	0·2254	0·3563	0·3005	0·4314
bei tägl. Achsm.	1200	120	1200	120
Durchschn. Einnahme preuss. Personenz. p. Achsm. 1857	0·5733	—	—	—
Dsgl. 1865	0·5133	—	—	—
Dsgl. 1869	0·4433	—	—	—
Dsgl. d. Güterzüge 1857	0·2466	—	—	—
Dsgl. 1865	0·2333	—	—	—
Dsgl. 1869	0·2233	—	—	—

Hätten Garcke's Berechnungen den Werth von Durchschnittszahlen für Preussen, so ergäbe sich, dass die Personentarife damals auch bei sehr schwacher Frequenz und auf theurerer Bahn einen erklecklichen Ueberschuss, die Gütertarife aber nur bei starker Frequenz auf billiger Bahn einen mässigen Gewinn gegeben hätten. Stärkere Tarifreductionen im Güterverkehr hingen daher schon damals von der Steigerung der Frequenz vornemlich ab. Die Verminderung der Einn. 1865 und 1869 gegen 1857 erklärt sich wohl besonders aus der allgemeineren Verbreitung der 4. Cl. im Personenverk. u. der ermäss. Tarife für Massenproducte u. dgl. m. (für 1869 wirkt auch die Einrechn. d. Bahnen d. neuen Prov. ein). — Sehr werthvoll sind die Berechnungen von Barychar a. a. O. und danach die Erörterungen von Schäffle im Syst. II, 239 ff., 584 ff. Die dort gegebenen Daten sind für einige der im Text besprochenen

wenigstens für Staatsbahnen[12]) aufstellen. Die Annahme derselben würde zu einer eingreifenden rationellen Tarifreform führen.

(I.) Personenverkehr.

1) Eine niedrigste Wagenclasse (die bisherige vierte) ist zu einem den Selbstkosten bei einer gewissen Verkehrsgestaltung möglichst nahekommenden Tarifsatze einzuführen. Auch diese Classe sollte jedoch den aus humanen und sanitären Rücksichten nothwendigen Grad der Annehmlichkeit bieten (so namentlich Sitz- statt Stehplätze). Die Zahl der höheren Classen ist dagegen möglichst auf zwei zu beschränken. Der Tarifsatz derselben muss zu demjenigen der niedersten Classe mindestens im Verhältniss der relativen Selbstkosten stehen, soweit finanzielle Rücksichten dies durchzuführen erlauben. Eine Erhöhung über dieses Maass hinaus ist statthaft, wenn dies zur Erzielung der nothwendigen Durchschnitts-Rentabilität der Bahn nöthig, unter Umständen auch, wenn es zur Ermöglichung zweckmässiger Tarifermässigungen für die unterste Wagenclasse oder im Güterverkehr erwünscht ist.

2) Die Tarifregelung nach der Distanz bleibt zwar das leitende Hauptprincip, das jedoch nur mit wesentlichen Modificationen durchzuführen ist. Namentlich sind a) niedrigere Sätze statthaft und auch finanziell zweckmässig α) zwischen nahen Puncten mit sehr lebhaftem Localverkehr (theilweise erfüllt im System der Retourbillete, der Abonnementskarten), daher vornemlich auch im Interesse der Decentralisation des Wohnungswesens der Grossstädte und zum Zweck eines Bruchs des städtischen Wohnungsbodensmonopols;[13]) ferner β) für grössere Entfernungen, wo der feste Distanzensatz per Meile verhältnissmässig etwas, aber nicht zu stark, abnehmen kann (mässiger Differentialtarif, Retourbillete[14]); Reisebillete), jedoch nur, wenn und soweit als die Selbstkosten gleichfalls abnehmen.[15]) Um-

---

Tarifprobleme unmittelbar zu benutzen. Vgl. z. B. die Abweichungen zwischen dem bestehenden Tarif der öst. Westbahn und einem der Leistung proportionalen Tarif eb. S. 589. Neuere amtliche Untersuchungen im preuss. Handelsministerium sollen übrigens grade ergeben haben, dass die Personenzüge kaum die Selbstkosten decken.

[12]) Bei Privatbahnen wird danach durch die staatl. Tarifpolitik hinzustreben sein. Aber die Erwerbsnatur derselben wird mehr oder weniger unüberwindliche Schwierigkeiten machen.

[13]) Also ein wichtiger socialpolitischer Gesichtspunct! S. meine Grundlegung I, §. 352 ff.

[14]) Bei denen jedoch die Beschränkung auf zu kurze Zeitdauer (wenige Tage) oder auf d. Personenzüge oft noch die Benutzbarkeit ganz vereitelt. (Neuerdings in Deutschland noch mehr!)

[15]) Viel radicaler aber auch phantastischer sind die oft von ihm schon wiederholten Vorschläge Perrot's, s. z. B. Eisenbahnref. S. 191. Nach Analogie der

gekehrt b) sind höhere Sätze auf ganzen Linien und auf einzelnen Strecken, welche theuer zu bauen oder zu betreiben sind, auch

Pennyportoreform wird hier eine Bahntarifreform proponirt, mit Zugrundlegung eines einfachen Zonensystems oder ganz ohne Rücks. auf die Entfernung. Für den Personentarif schlug P. anfangs 2 Entfernungsstufen, bis 10 und über 10 Meilen vor, mit Sätzen für die 3 verbleib. Classen von 1 u. 2 Thlr. für 1. Cl., 5 gr. u. 15 gr. für 2. Cl., 3 u. 10 gr. für 3. Cl.; neuerdings geht er noch weiter u. plädirt für 3 Classenstufen bei d. preuss. Staatsbahnen, ohne jede Rücks. auf d. Entfern., neml. 2 Thlr., 10 gr. u. 5 gr., was bei gleicher Frequenz wie 1869 3,324,000 Thlr. Einnahme statt 8,702,000 Thlr. gäbe. In der Motivirung wird richtig betont, dass manche Selbstkosten gar nicht von der zurückgelegten Weglänge abhängen, bei niedrigem Tarif ohne oder ohne entsprech. Steigerung der Selbstkosten viel mehr nützliches Gewicht befördert, also eine bessere Ausnutzung der Ladefähigkeit erzielt werden und die Frequenz ausserord. steigen würde. Wahrscheinl. ist Letzteres, aber P. scheint die Wirkung einer solchen Tarifreform gerade im Personenverkehr zu überschätzen. Ein bedeutendes Deficit möchte bleiben. Denn 1) die Kosten der Bahnfahrt bilden doch nur einen — u. selbst jetzt schon sehr oft nur einen geringen — Theil der Gesammtkosten von Geschäfts- u. Vergnügungsreisen, namentlich bei grösserer Entfernung, weshalb die Ermässigung dieses einen Elements der Kosten nicht nothwendig die Frequenz sehr zu vermehren braucht; u. 2) die vermehrte Benutzung der Eisenbahnen erheischt doch vor Allem mehr freie Zeit, die aber für Geschäfts- und Vergnügungsreisen beschränkt ist. Auch hängt immerhin ein wesentl. Theil der Selbstkosten von der zurückgelegten Weglänge ab, weshalb es nicht richtig wäre, dieses Moment, ähnlich wie beim Briefporto, gar nicht mehr im Tarif zu berücksichtigen. Post und Eisenbahn gestatten hier doch nur in einigen Puncten einen Vergleich u. unterscheiden sich in anderen sehr wesentlich, namentlich aber gilt dies vom Personenverkehr. Die Durchführung der P.'schen Vorschläge würde endlich vornemlich dem weiterreisenden wohlhabenderen Publicum, besond. auch den Vergnügungsreisenden zu Statten kommen, was von zweifelhafter Billigkeit wäre. — Wichtiger ist die bedeutsame Personentarifreform auf die belg. Staatsbahnen vom J. 1866, die allerdings im J. 1871 durch das gegnerische Ministerium (Ultramont.) wieder rückgängig gemacht wurde. Sie wirft auf Vorschläge wie die eben erwähnten auch einiges Licht. Vgl. den eingeh. Ministerialbericht v. 10. Dec. 1869 über die am 1. Mai 1866 eingeführte Tarifreform in d. Sitzungsber. d. belg. Repräsentantenkammer 1869—70, p. 53—100, ebendas. d. Debatte einer techn. Commission darüber. Näheres darüber und über die ganze Frage der Personentarifermässigung (gegen Perrot's Project) in meinen bezügl. Aufs. im „Deutschen Economist", 1872, Nr. 1 und 3, wogegen dann Perrot polemisirte in s. „Anwend. d. Pennyportosyst. auf d. Eisenbahntarif", Rost. 1873. Ich habe es nicht für nöthig gefunden, an der Darstellung in d. 6. A. (§. 255 Note c) etwas zu ändern. — Zu d. Tarifreform wurde d. belg. Regierung durch Ges. v. 1. Juli 1865 ermächtigt, sie erfolgte durch V. v. 20. März 1866, wurde aber vorerst nur theilweise durchgeführt. Die Principien waren diese: an Stelle des festen Distanzenpreises v. 8, 6 und 4 cent. p. Kilometer für d. 3 Cl. der gewöhnl. Züge trat ein Differentialtarif mit abnehm. Sätzen für weitere Entfern., nemlich für d. Linie (zu 5 Kil.) bei d. ersten 10 Lieues 30, 20 u. 15, bei d. zweiten 10 L. 15, 10 u. 7·5, bei d. 21.—52. L. 10, 7½ u. 5 Cent. Schnellzüge mit 20% (bisher 25%) Erhöh., aber jetzt versehen mit allen 3 Cl. Für den internat. Verkehr blieben die alten Tarife in Kraft, doch war nicht zu verhindern, dass d. Reisenden vielfach keine durchgeh. Billete mehr nahmen, sondern an den Grenzen d. billigeren Billete des inneren Verkehrs kauften. Beispiele der Tarifsätze nach d. 3 Tar. v. a 1838, b 1856 u. c. 1866: Brüssel-Mecheln die 3 Cl. a 150, 100, 60, b gewöhnl. Z. 180, 130, 85, c dsgl. 180, 130, 85. Brüssel-Antwerpen a 300, 200, 125, b gewöhnl. Z. 350, 270, 185, c dsgl. 320, 225, 155. Brüssel-Gent a 450, 300, 175, b 470, 350, 230, c 340, 235, 170. Brüssel-Ostende a 900, 600, 350, b 1000, 750, 500, c 500, 335, 250 cent. Die einstweilen wirklich geltenden Tarife v. 1866 waren indessen etwas anders geregelt: für die ersten 7 Lieues blieben die alten Sätze, f. die 8.—15te L. erfolgte eine wachsende Reduction nach den 3 Cl., 1. Cl. v. 6·3—36·7, 2te v. 8·3—43·3, 3te v. 9·4—36·7%;

volkswirthschaftlich zulässig und mitunter finanziell angebracht, z. B. bei Brücken, wo auch öfters schon höhere Sätze in Kraft sind.

3) Der Unterschied der Schnelligkeit der Beförderung ist in der Tarifirung so zu berücksichtigen, dass nicht nur Schnellzüge theurer, sondern auch die Personenbeförderung in Güterzügen (sog. gemischte Züge) womöglich etwas wohlfeiler als die Personenzüge sind.[16]) Eine Beschränkung der Schnellzüge auf die obersten Classen ist thunlichst zu vermeiden, mindestens ist eine solche nicht bei allen Schnellzügen anzuwenden.[17]) Vollends aber darf ein indirecter Zwang zur Benutzung höherer Classen nicht durch zu grosse Seltenheit und unbequeme Fahrzeit der Personenzüge stattfinden.

---

v. d. 16 L. an trat die Reduction nach V. v. 20. März 1866 ein, neml. steig. Satz bis zur 52ten L., 1. Cl. u. 3. Cl. 39—63, 2. Cl. 45·8—65·2 %; einige Abweich. f. Schnellzüge. Der Erfolg der Massregel konnte nicht unzweifelhaft festgestellt werden, die Berechnungen der Regierung wurden z. Th. als unrichtig oder doch unsicher bestritten. Aus dem Vergleich von 1868 mit 1865 scheint sich indessen zu ergeben, dass ein Einnahmeausfall v. mindestens 600,000 Fr. (Andere schätzten ihn auf $1^1/_3$ bis 1·6 Mill.), dagegen eine Zunahme der längeren Reisen ($^1/_2$ Mill. Pers.) u. keine merkbare Kostenvermehrung(?) eingetreten ist. Dass die Reform sich nur auf $^1/_5$ der Reisenden (über 10 Lieues) u. in erhebl. Masse nur auf $^1/_{10}$ derselben (über 21 L.) erstreckte, ist dabei zu beachten. Darin lag wohl der Hauptmangel. Die belg. Erfahrung möchte immerhin das Obengesagte bestätigen, dass selbst eine starke Ermässigung der Tarife für längere Strecken nach d. Differentialprincip die Frequenz nicht entsprechend steigert. Durch Minist.-Verordn. v. 18. Sept. 1871 wurde vom 1. Nov. 1871 an das Differentialsystem wieder verlassen, für alle Entfernungen 10 % Ermässigung an den Tarifen von 1851—54 (die bis 1866 bestanden), ausserdem ein günstiges Retour- u. Abonnementkartensystem gewährt. Die Massregel hing mit der polit. Parteistellung des cleric. belg. Ministeriums zusammen. Als Motive werden geltend gemacht: die ungerechte Begünstigung des weiten vor dem nahen Verkehr, der reicheren vor den kleinen Leuten im bisher. Differentialsystem, die zwecklose Begünstigung der im internat. Verkehr das Land durchreis. Fremden, der Einnahmeausfall, die Aussichtslosigkeit, dass die Privatbahnen den Staatsbahntarif annähmen, die Erschwerung des — sehr allgemein gewünschten — Rückkaufs der Privatbahnen durch den Staat bei dem unrentablen Differentialtarifsystem. Erlass u. Motive s. im Moniteur belge, 20. Sept. 1871. Es wird kaum zu leugnen sein, dass die Massregel von 1866 in der Befolgung des Differentialprinc. zu weit ging. Ueber ähnliche Projecte wie die Perrot'schen in England (Galt, Brandon), mit einem richtigen Kern, aber phantast. Consequenzen, urtheilt Cohn II, 526—541, bes. 540 wesentlich ebenso wie ich hier.

[16]) Auch hier besteht nur wieder die Schwierigkeit, dass durch billigere Tarife der Personenbeförderung in gemischten Zügen letztere zum Nachtheil des Diensts übersetzt, die Personenzüge zu sehr entleert werden könnten. Eine kleine Preisdifferenz erscheint aber doch möglich.

[17]) Engl. u. franz. Princ. lange Zeit nur 1. Cl. In Deutschl. fast immer auch 2. Cl., aber nur in Ausnahmefällen, bes. wieder bei nordd. Staatsb., auch 3. Cl., in Belgien seit 1866 alle 3 Cl. Sicherlich trägt die Menge der Passagiere 3. Cl. den Zeitverlust in langs. Zügen oft schwerer, als es die wohlhabenderen Leute in 1. u. 2. Cl. thun. — Neuerdings ist in England v. d. grossen Bahnen bei allen, auch d. Schnellzügen, d. 3 Cl., mit gutem finanziellen Erfolg bei starker Zunahme des bezüglichen Verkehrs, also im eigenen Interesse der Bahnen, eingeführt worden. Cohn II, 507 ff.

4) Freigepäck ist nur für die unterste Wagenclasse zu gewähren. Für die Tarifirung des Gepäcks der höheren Classen sind vornemlich nur finanzielle Rücksichten, nicht volkswirthschaftliche massgebend, man kann also unter Umständen bis zum Maximum der Eilguttarife gehen.[18])

5) Das Billetsystem ist für den Expeditions- und Controledienst möglichst zu vereinfachen.[19])

6) Nach diesen Grundsätzen hat die Gesetzgebung den Personentarif der Staatsbahnen festzustellen. Regelmässige Revisionen auf Grund der gemachten Erfahrungen müssen in nicht zu langen Perioden stattfinden. Im Verordnungswege dürfen nur provisorische Veränderungen getroffen werden, die dann durch die Gesetzgebung zu genehmigen sind. Bei starken Tarifreductionen von zweifelhafter finanzieller Tragweite empfiehlt es sich, auch durch die Gesetzgebung erst ein Provisorium von bestimmter Länge einzuführen.

Unsere Personentarife sind hoch und von Beginn der Eisenbahnära an fast unverändert geblieben, abgesehen von Massregeln, wie die Einführung einer 4. Classe (Preussen), während die Frachttarife stark ermässigt wurden. Eine Reduction der ersteren liegt mehrfach im volkswirthschaftlichen Interesse und wird durch das finanzielle Interesse nicht immer ausgeschlossen.[20])

---

[18]) Bekanntlich in Norddeutschland allgemein 50 Pfd. Freigepäck, in Süddeutschland keines. Gegen Aufhebung der Gepäckfreiheit Scheffler, Transportkost., S. 25, trotz des Nachweises, dass bei den braunschw. Bahnen die Gepäckbeförderung mehr Kosten als Einnahme bringt.

[19]) S. o. §. 261, Anm. 34 u. bes. Scholtz, S. 53 ff.

[20]) Auf den preuss. Bahnen — u. ähnlich war fast überall in Deutschland und anderswo die Entwickl. — war d. Ertrag p. Pers. u. Meile 1844 3·5, 1856 3·5, 1859 3·1, 1865 u. 1867 2·9, 1869 2·7, 1875 2·7 Sgr. (od. 1875 3·6 Mark-Pfenn. p. Kil. m.), alle Classen zusammen gerechnet; eine geringe Abnahme, die noch dazu der Einführung u. stärkeren Benutzung der 4. Cl. hauptsächlich zu verdanken ist. P. Pers. u. Meile ergab sich für d. 1. Cl. 1859 7·1, 1869 6·6, 1875 5·98, 2. Cl. 4·6, 4·3 u. 4·49, 3. Cl. 3, 2·6 u. 3·02, 4. Cl. 1·6, 1·6 u. 1·60, Militär 1·6, 1·4, 1·23 Sgr. Bei d. Angaben f. 1875 sind hier d. Erträge bei gewöhnl. Fahrgeld mitgetheilt, d. Durchschnitt würde etwas höher stehen (Veränder. in d. Aufstell. d. amtl. Statist.). Ganz anders war die Reduction der Frachttarife: 1844 p. Centn. u. Meile für alle Güter i. D. 7·1, 1856 3·4, 1859 3·4, 1861 3·2, 1865 2·6, 1867 u. 1869 2·3 Pfenn. Ertrag. In den 10 J. 1859—1869: Eilgut 10·8 u. 10·2 Pf., Frachtgut d. Normalcl. 5 u. 4·5, d. ermäss. Cl. u. Kohlen 2·7 u. 2 Pf. Neuerdings ist diese Ermässigung der relativen Erträge im Güterverkehr allerdings nicht weiter fortgeschritten, sondern die umgekehrte Entwicklung hat auch hier Platz gegriffen, entsprechend den stark gestiegenen Betriebsausgaben. Es war in den neuen Maassen u. Werthen p. Tonne u. Kilometer der Ertrag in Markpfennigen:

§. 269. — (II.) Güterverkehr. (A.) Vorschläge zu principiellen Umgestaltungen im ganzen Güterverkehrssystem. Mehrfach sind in Kreisen der Theoretiker und der verfrachtenden Gewerbetreibenden (kaum bei den technischen und administrativen Practikern des Eisenbahnwesens selbst) Pläne zu einer völligen Umgestaltung des Eisenbahnwesens, in der Regel mit der Beschränkung auf den Güterverkehr, aufgetaucht und öfters ernstlich verhandelt worden. Es sind dies: der Plan der Trennung des Fahr- und Frachtverkehrs; das System der Wagenleihe oder das Recht der Einstellung von Eisenbahnwagen Dritter (Privaten) in die Züge der Bahn; das Recht einer Eisenbahngesellschaft, auch gegen den Willen eines anderen Eisenbahneigenthümers dessen Schienenwege zu befahren, das englische sogen. System der running powers. Die beiden ersten Pläne haben die Bedeutung einer allgemeinen Reformmassregel, auch, und nach einzelnen Stimmen gerade beim Staatsbahnsystem. Der dritte Plan bezieht sich auf die Verhältnisse des nach Eigenthumseinheiten zersplitterten Privat- oder gemischten Bahnsystems.[21]) Eine weitere Frage betrifft die Uebernahme der An- und Abfuhr der Güter durch die Bahnverwaltung selbst.

1) Die Frage der Trennung des Fahr- und Frachtgeschäfts auf den Eisenbahnen, in der Weise, dass die Bahnverwaltung nur den Weg, die Transportmittel und die Locomotion zu liefern hätte, die Verfrachtung aber der Privatindustrie überlassen würde, muss wenigstens hinsichtlich ihrer

	Eilgut.	Stückgut		Frachtgut in		Durchschn. aller dieser Cl.
		Normalcl. incl. sperriges	ermäss. Tarifcl.	Wagenlad. in Quant. v. 5 Tonn. u. mehr	in vollen geschloss. Wagenlad. v. je 10 T.	
1867	23·00	(—	5·50	—	—)	5·16
1869	22·50	(—	4·83	—	—)	4·83
1871	21·66	(—	4·50	—	—)	4·83
1873	21·33	11·10	8·16	4·66	3·33	4·50
1874	22·50	11·50	9·00	4·83	3·16	4·66
1875	24·77	12·79	9·66	4·95	3·28	4·79

Vgl. auch die Tariftabellen über d. Norddeutschen Eisenb.-Verband in Scheffler's Statist. Beitr. S. 38 ff. (1848—73).

[21]) Vgl. f. alle diese Pläne, bes. den ersten, die Erörterungen v. Michaelis, Dorn, Al. Meyer u. and. Mitgliedern d. Deutschen Freihandelspartei, sowie die Verhandlungen der unter dem Einfluss dieser Partei stehenden Vereine: Deutscher Handelstag, volkswirthsch. Congress (Wien, 1873). Die Behandlung des Gegenstands macht den Eindruck, als ob eigentlich alle diese problemat. Experimente nur erörtert werden, um das „Freie-Concurrenz-Princip" wenigstens noch einigermassen halten zu können S. dagegen bes. Cohn II, Kap. 3, auch z. Th. Perrot, dann Scheffler statist. Beitr..

Möglichkeit und Zweckmässigkeit unbefangen von den Staatsbahnen geprüft werden. Diese Trennung hätte das Gute, eine neue Arbeitstheilung durchzuführen, den Bahnen besonders lästige Geschäfte abzunehmen und vielleicht zu einem günstigeren Verhältniss des todten zum nützlichen Gewicht zu führen, weil die Wagen besser ausgenützt würden. Aber es fragt sich, ob der Verkehr auf diese Weise besser und weniger monopolistisch bedient würde, was mindestens nicht gewiss ist. Ferner, ob nicht grade die Natur der Eisenbahnen die Vereinigung jener Geschäfte im Interesse der Oekonomie verlangt.[22] Einstweilen wird man für weitere Vorschläge über das Tarifwesen des Güterverkehrs noch von der Vereinigung des Fahr- und Frachtgeschäfts in der Hand der Bahnen ausgehen müssen.

2) Das Recht der Privaten, die Beförderung eigener Eisenbahnwagen mit Frachtgütern durch die Bahn, also die Einstellung fremder Wagen in die Züge der Bahn zu verlangen, welche letztere dann nur den Weg und die Locomotion (Locomotiven, Tender, Zugkraft und einen Theil des Fahrdienstpersonals) liefern würde, ist nur eine besondere Formulirung der Forderung der Trennung von Fahr- und Frachtverkehr. Dies hätte ähnliche Vortheile und Bedenken wie dieser erste Vorschlag, ausserdem aber den weiteren Vortheil, das Kapital der Eisenbahn zu verringern. Dem entgegen steht jedoch das schwerwiegende Bedenken, dass mit einer Pflicht der Bahn, fremde Privatwagen in ihre Züge einzustellen, die andere, jetzt doch im Ganzen einigermassen anerkannte Pflicht, ihren Wagenpark den Verkehrsbedürfnissen anzupassen, schlechterdings unvereinbar ist. Denn eine solche Pflicht kann doch nur bestehen, wenn eine Bahn dann auch das Monopol der Wagenverwendung hat, auch droht die Gefahr eines doppelten factischen Monopols, desjenigen der Bahn und der Wagenbesitzer. So wäre leicht zu fürchten, dass der Verkehr im Ganzen unter dem neuen System mehr leiden würde, als unter dem alten. Auch Sicherheitsrücksichten scheinen gegen jenes zu sprechen.[23]

---

[22]) Cohn II, 88 ff., kommt nach d. engl. Erfahrungen zu diesem Ergebniss u. widerlegt dann treffend die in Deutschland verbreit. Ansichten. Scheffler statist. Beitr. S. 17. — Die preuss. Eisenbahnuntersuchungscommiss. hat die „Ueberlassung des Transport- u. Befrachtungswesens an die Privatunternehmung" grade beim Staatsbahnsystem f. d. Zukunft auch in Aussicht genommen, Ber. S. 155. Eine solche Stellungnahme ist bei der völligen Unreife des Projects mindestens verfrüht.

[23]) Auch hier kommt Cohn II, 112 ff. nach d. englischen Erfahrungen zu einer Verwerfung des Plans, grade aus dem Gesichtspuncte ökon. Zweckmässigkeit.

3) Von zweifelhafter Durchführbarkeit und, wenn diese nachgewiesen werden sollte, von ungewisser Nützlichkeit ist auch das dritte System. Jedenfalls bietet das Staatsbahnwesen den Vortheil, dass man auf solche problematische Experimente von vornherein verzichten kann.[24])

4) Hinsichtlich der An- und Abfuhr der Güter bei den Stationen lässt sich wohl keine allgemeine Regel aufstellen. Bei grossen Stationen und bei gewissen Gütern scheint aber die Ausführung dieser Leistungen durch die Bahnverwaltung selbst ökonomisch zweckmässig und die Entwicklung des Eisenbahnwesens darauf hinzudrängen:[25]) also abermals vermehrte Concentration aller Geschäfte, welche mit dem Eisenbahnwesen in Verbindung stehen, in einer Hand. Daraus geht wiederum eine Verstärkung des monopolistischen Characters dieser Anstalten hervor, woraus neue Gründe für Staatsbahnen folgen.

§. 270. — (B.) Grundsätze für die Gütertarifbildung. Bleibt demnach die Vereinigung von Fahr- und Frachtverkehr wenigstens vorläufig in der Hauptsache bestehen, was das Wahrscheinlichste ist, so werden auch einige wesentliche Puncte des bisherigen Tarifwesens verbleiben. Nur müssen diese Puncte die entsprechenden Modificationen gemäss dem Princip, bei der Regelung der Tarifsätze mehr die Selbstkosten zu berücksichtigen, erleiden.

1) Die Unterscheidung von Eil- und Frachtgut (i. w. S.), für rasche und langsamere Beförderung ist ganz richtig, nur ist die Proportion der Tarifsätze eine willkührliche, öfters wohl das Eilgut zu hoch tarifirt, auch wenn man auf die erheblich höheren Selbstkosten des Transports Rücksicht nimmt. Eine Ermässigung des Eilguttarifs, der aber nicht nothwendig weiter classificirt zu werden braucht, ist daher wohl mitunter zu erwägen.[26])

2) Im Frachtgutverkehr sind folgende Grundsätze anzuwenden.

---

[24]) Cohn II, 68 ff. Running power bedeutet übrigens nicht nur ein gesetzliches Zwangsrecht zum Befahren einer fremden Bahn, sondern auch ein bezügliches vertragsmäss. Abkommen. Eb. S. 69.

[25]) Cohn II, 85 ff.

[26]) Eilgut wird in Deutschland i. D. gut 2mal so hoch als Normal-Frachtgut u. 4—5mal so hoch als ermäss. Gut, 8—10mal so hoch als Massengüter wie Kohlen u. dgl. tarifirt. S. Note 19. Expedition, Manipulation sind bei Eilgut mühsamer, Ausnutzung der Wagen geringer. Bei einem mässigeren Satz würde Letzteres sich wohl verbessern, mitunter die Einrichtung besonderer Eilgüterzüge rentabel.

a) Einmal sind Stückgüter (Frachtgut i. e. S.) und Massengüter oder Wagenladungsgüter zu unterscheiden, was in unseren Tarifen auch geschieht, nur meistens zu willkührlich und zu sehr nach dem einseitigen Ermessen der Bahnverwaltung. Statt dessen kann die Bestimmung, in welche der beiden Classen die einzelnen Güter zu reihen sind, im Allgemeinen dem Frachtgeber überlassen werden, wenn er sich den Bedingungen für die Beförderung der Classe fügt. Als Massengüter gelten dann die, welche in mindestens einer vollen Wagenladung (10 Tonnen) aufgegeben oder für die der Tarifsatz für eine solche volle Ladung bezahlt wird.

b) Weiter werden die Stückgüter und Massengüter im Tarife nach der Gattung der Wagen, die zu ihrer Beförderung dienen (also namentlich bedeckte und offene u. s. w.) unterschieden. Auch hier aber sollte der Frachtgeber wählen können, in welcherlei Wagen er seine Güter befördert haben will.

c) Sperriges Gut, welches als Stückgut aufgegeben wird, wird nach einem bestimmten Verhältniss höher als anderes Stückgut tarifirt.

d) Bei solchen Gütern, welche bei der Verladung u. s. w grössere Manipulationsarbeit machen, erfolgen bestimmte Frachtzuschläge. Bei diesen muss aber die Willkühr der Bahnverwaltung auch beschränkt werden, soweit nicht den Frachtgebern die Verladung selbst überlassen werden kann, wenn sie dies wünschen.

e) Eine weitere Classification der Güter mit Rücksicht auf den Werth und eine Abstufung der Tarife danach ist in der technischen Natur der Dienste der Eisenbahnen nicht unbedingt begründet. Es würde daher genügen, alles Stück- und Massengut bloss nach dem Gewicht zu tarifiren, jedoch auch nur bis zu einem nicht zu hohen Maximum für eine Gewichtseinheit im Fall des Verlusts, der Beschädigung u. s. w. Vergütung zu gewähren. Höherer Werth müsste durch Tarifzuschläge versichert werden.[27])

3) Indessen fragt sich, ob bei der Anwendung dieser Grundsätze die genügende Rentabilität der Bahn, oder die voll-

[27]) Die sub a—e angeg. Grundsätze wörtl. aus d. 6. A. §. 256. Von der Nothwendigkeit des folgenden Zusatzes N. 3 überzeugte ich mich durch Cohn's Untersuchung über d. engl. Bahnen u. durch die neueren deutschen Tarifenquêten und Debatten.

ständige Deckung der die Verzinsung und Amortisation des Kapitals (§. 266) mit enthaltenden Selbstkosten zu erzielen ist und ob nicht zu diesem Zwecke dann die Tarife aller Güterclassen so viel zu erhöhen wären, dass die Massengüter dabei zu theuer tarifirt sind und deshalb wieder weniger den Bahntransport benutzen können. So kann die Sache öfters recht wohl liegen. Alsdann wird es nothwendig, doch bei den Massen- und besonders bei den Stückgütern nach grossen Gruppen der Waaren von ungefährer Werthgleichheit einige Werthclassen dem Massengüter- wie dem Stückgütertarif einzufügen. Dadurch wird die Differentirung der Tarife in einer von dem nothwendigen Finanzinteresse der Bahn gebotenen Umfange aufrechterhalten, aber doch in viel engerem Maasse als z. B. bisher bei der Tarifwirthschaft in Deutschland.[28]) Denn immerhin wird auch so die unendliche Verwirrung und Willkühr unserer heutigen Tarife vermieden: sie ist die nachtheilige Folge des falschen Grundsatzes, den Tarif nur nach dem Werthe der Transportleistung für den Frachtgeber, und diesen Werth meistens bloss nach dem specifischen Werth des Transportobjects, statt wenigstens mit nach den Selbstkosten der Bahn zu bestimmen und daher durch die complicirteste Classification der Güter zahllos verschiedene Tarifsätze festzustellen.

§. 271. — (C.) Durchführung eines solchen Tarifsystems.

1) Als unterste Classe des Güterverkehrs wird die Beförderung von Massengütern in offenen Wagen gerechnet.[29]) Der Tarifsatz („unterster Normaltarif“) dafür wird zunächst möglichst dem bisherigen Selbstkostensatze des Transports angenähert. Eine weitere Reduction dieses Tarifs erweist sich aber öfters thunlich, weil gerade bei diesen Gütern ein niedriger Tarif die Frequenz sehr steigert, — zumal wenn eine unbeschränktere Zulassung der Güter zu dieser Beförderungsart stattfindet —, und weil dann das Verhältniss des todten zum nützlichen Gewicht sich

---

[28]) Vgl. mit diesen schon 1871 von mir aufgestellten Grundsätzen die hiermit mehrfach übereinstimmenden Beschlüsse der Tarifenquête-Commission v. 13. Dec. 1875, Hirth's Annalen 1876, S. 463, 596: Annahme des ein wenig modificirten, sogen. „natürlichen“ („elsass-lothr.“) Tarifsystems.

[29]) Für gewisse ordinäre Massengüter sehr niedrigen spec. Werths, wie Kohlen, Erze, Steine u. s. w. dienen wohl bes. eigene einfache Wagen z. Transport, wofür noch niedrigere Tarifsätze erhoben werden können. Daher denn auch neuerdings oft noch weiter bes. ermäss. Tarife für Kohlen u. Kokes neben d. sog. ermäss. Gut (z. B. preuss. Staatsb. 1869 im. D. p. Centn. u. Meile 1·3 gegen 2·2 Pf.).

sehr verbessert. Versuche in dieser Richtung sind daher namentlich den Staatsbahnen zuzumuthen.[30])

2) Möglichst in der Proportion der steigenden Selbstkosten des Transports werden vier höhere Normaltarife für Massengüter in bedeckten Wagen, für Vieh in ganzen Ladungen (eventuell mit weiterer Unterscheidung der Wagenart), für Stückgüter in offenen und in bedeckten Wagen festgestellt. Mitunter wird der Tarif noch etwas höher als in dieser Proportion steigen können, oftmals dahinter zurückbleiben müssen, um das Gut nicht in die unterste Normaltarifclasse zu drängen. Das muss experimentell ermittelt werden.

3) Entsprechend dem unter N. 3 des vor. §. dargelegten Puncte wird eine kleine Anzahl Tarifclassen nach dem Werthe der Waaren bei den Stückgütern, bedingt auch bei den Massengütern gebildet.

4) Der Tarif ist in der Hauptsache ein Streckentarif. Neben dem Satz für die Strecke ist die Erhebung einer Expeditionsgebühr dem Princip der Selbstkosten angemessen und im Tarifwesen statthaft.[31])

5) Die Regelung des Streckentarifs nach der Distanz bleibt zwar auch im Güterverkehr als allgemeines Princip bestehen, das aber ebenfalls zahlreiche und einschneidende Modificationen erleidet.

a) Höhere als die Normalsätze dürfen eintreten bei abnorm hohen Bau- und Betriebskosten einzelner Strecken.

b) Niedrigere Sätze und dementsprechend richtige Differentialtarife[32]) sind statthaft in Fällen einer erheblichen Ver-

---

[30]) So war bei d. preuss. Bahnen die auf 1 Meile Bahnlänge beförd. Centnermasse 1859—1865—1869 (in diesem J. unter Einrechn. der neuen Prov.) verglichen mit der Bewegung der Tarifsätze:

	Eilgut		Frachtg. der Normalcl.		Ermäss. Frachtg. n. Kohl. u. Kokes	
	Menge	Tarif	Menge	Tarif	Menge	Tarif
1859	100	100	100	100	100	100
1865	140	97	96	98	242	c. 81
1869	171	94	87	90	268	74

[31]) Vgl. P. VIII d. Beschlüsse d. Tarifcommiss. v. 1875.

[32]) Viel weitergehende Vorschläge macht auch hier Perrot a. a. O., der ein Zonensystem von 3 Zonen, bis 20, 20—50, über 50 Meilen mit Tarifsätzen per Wagen v. 5, 8 u. 12 Thlr. befürwortet. Auch dies geht wohl zu weit u. über die Richtigkeit des ganzen Princips lässt sich streiten. Immerhin hätte eine solche Reform mehr als die im Personenverk. verlangte (o. Note 15) eine Aussicht auf günstigen Erfolg, denn für die Waare ist der Frachtsatz in der That ein Hauptmoment der Transportfähigkeit, für den Menschen nur ein secundäres.

minderung der Selbstkosten des Transports, daher besonders

α) zwischen Puncten, welche günstige Rückfrachten geben;

β) für grössere Entfernungen, durch welche die Wagen voll laufen, wobei sich ein Theil der Kosten günstiger repartirt;

γ) überhaupt stets da, wo auf ein besseres Verhältniss des todten zum nützlichen Gewicht zu rechnen ist, daher z. B. auch auf Grundlage allgemeiner, veröffentlichter Bedingungen nach besonderem Uebereinkommen im einzelnen Fall mit einem Frachtgeber, der gleich eine bestimmte Anzahl voller Wagen auf einmal befördern lässt, oder im besonderen Abonnement mit einzelnen Frachtgebern, welche in dieser Hinsicht gewisse Bedingungen zu erfüllen, namentlich ein gewisses Frachtquantum in regelmässigen Perioden zu liefern versprechen.

c) Differentialtarife und sog. Particulartarife (begünstigende niedrigere Tarife für einzelne Frachtgeber, wenn sie die bestimmte Bahn benutzen) sind auch als Mittel der Concurrenz für Staatsbahnen solange unvermeidlich, als es sich um die Concurrenz mit ausländischen Bahnen, mit inländischen Privatbahnen, mit der Schifffahrt etc. handelt, um gewisse Frachtquanta an sich zu ziehen. Differentialtarife dieser Art, daher die meisten jetzt bestehenden, — das Ergebniss zufälliger Entwicklungen im Eisenbahnnetz — würden aber mit Recht wenigstens im Inlande bei der Durchführung des Staatsbahnsystems grossentheils verschwinden und nur etwa (wie in England) wegen der Concurrenz des Seetransports hie und da verbleiben müssen.[33])

6) Die Normaltarife sind durch die Gesetzgebung festzustellen, die Differentialtarife durch die Regierung im Verordnungswege. Alle das Tarifwesen betreffende Verhältnisse sind amtlich zu veröffentlichen und durchaus keine geheimen Begünstigungen einzelner Frachtgeber, ausser auf Grund allgemeiner Normen (Nr. 5 unter b, bes. γ), zu gewähren. Eine Revision der Tarife nach den gemachten Erfahrungen hat in kurzen Perioden (2—3 Jahre), in Fällen bedeutender Tarifreductionen eventuell zunächst provisorisch auf eine bestimmte kurze Zeit zu erfolgen.

---

[33]) Vgl. Cohn II, 455.

II. — §. 272. Finanzielle Ergebnisse.

A. Erträge. Die Erträge der Eisenbahnen zerfallen in die drei grossen Gruppen der Einnahmen aus dem Personenverkehr (einschliesslich Gepäckfracht, meist auch Equipagen, Pferde, Hunde), aus dem Güterverkehr (einschliesslich Vieh, Eisenbahnfahrzeuge u. dgl. m.) und der sonstigen Einnahmen, worunter namentlich Wagenmiethe (besonders für Güterwagen), andere Pacht- und Mietheinnahmen, besondere Transporte, Lagergeld, Provisionen, Telegraphie u. s. w.

Nach deutschen Erfahrungen — und wohl im Allgemeinen in Ländern, wo die Schifffahrt dem Güterverkehr der Eisenbahnen keine sehr grosse Concurrenz macht, und die Volksdichtigkeit und die Wohlstandsverhältnisse ähnliche wie in Deutschland sind[34]) — pflegt in ganzen Bahnsystemen und auch bei den meisten einzelnen Bahnen anfangs die Einnahme aus dem Personenverkehr zu überwiegen, später tritt sie in der Regel mehr und mehr trotz ihrer eigenen Vermehrung absolut und relativ hinter die Einnahme aus dem Güterverkehr, und oft sehr beträchtlich, zurück, während auch die diversen Einnahmen selbst relativ steigen. Der Güterverkehr ist daher in späterer Zeit, wie z. B. in der Gegenwart, gewöhnlich auch der finanziell wichtigste Theil des Eisenbahntransports.[35]) Die Ursachen dieser Entwick-

[34]) Man kann die deutschen Erfahrungen nicht unbedingt für typisch halten, wie ich es in der 6. A. §. 257 gethan. In England zeigt sich fortdauernd eine relativ grössere Bedeutung des Personenverkehrs für die Roheinn. der Bahn als in Deutschland. Die Concurrenz der Schifffahrt auf Canälen u. bes. auf der See trägt zu der relativ geringeren finanz. Bedeutung des Güterverkehrs der Bahnen wohl bei. Noch jetzt kommt bei d. Hauptbahnen 30—40—50 %, im Durchsch. neuerdings (1870—72) 44 % d. Einn. auf den Personenverkehr; aber abgenommen hat die Quote doch auch hier stark: von 1842—72 von 66 auf 44 %. S. Cohn II, 137, 631.

[35]) Unsere amtlichen Eisenbahnstatistiken enthalten reiches Material zum Beleg dieser Sätze, s. z. B. die preuss. Statistik. Es war bei sämmtl. preuss. Bahnen die Bruttoeinnahme:

	p. Meile in 100 Thlr. aus dem				in % d. Gesammteinn.		
	Personenverk.	Güterverk.	div.	Summe	Pers.	Güt.	div.
1844	201	101	7	309	65·0	32·7	2·3
1851	174	186	17	376	46·3	49·3	4·4
1857	200	389	29	618	32·3	62·9	4·8
1862	190	405	37	633	30·1	64·0	5·9
1865	213	493	46	752	28·3	65·5	6·2
1867	211	523	55	788	26·7	66·4	6·9
1869	209	493	54	756	27·6	65·3	7·1
1874	241	615	58	914	26·4	67·3	6·3

Im J. 1851 überstieg zuerst die Einn. aus dem Güterverk. diejen. aus dem Personenverkehr. 1869 hier wieder incl. Bahnen d. neuen Prov. Nur durch die Einrechnung dieser Bahnen verändert sich die Richtung der Bewegung einen Moment. Bei den

lung sind wohl vornemlich: die Verknüpfung volkreicher Orte und Gegenden im Beginn der Eisenbahnzeit (§. 245); die Ausdehnung der Linien in weniger bevölkerte, in Ackerbau- und Bergbaugegenden erst später; die Nothwendigkeit des Vorhandenseins eines grösseren Bahnnetzes für die Ausbildung mancher Güterverkehrszweige;[36]) die nur allmälige Veränderung der Productions- und Absatzverhältnisse der Güter; die nach und nach durch die Eisenbahnen bewirkte grössere locale Concentration der Bevölkerung (Grossstädte),[37]) welche wieder grössere und weitere Zufuhren von Consumptibilien und Rohstoffen bedarf; die naturgemäss beschränktere Transportfähigkeit der Menschen als der Güter (Note 14); die stärkere Tarifermässigung im Güterverkehr (Note 19), die immer mehr Güter niedrigen specifischen Werths transportfähig macht u. dgl. m. Bei Staats- und Privatbahnen ist diese Entwicklung begreiflicher Weise im Ganzen die nemliche. Das relative Zurückbleiben oder Stillstehen der Einnahmen aus dem Personenverkehr und die günstige Einwirkung der Frachttarifermässigungen auf die Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehr weisen nur wieder darauf hin, dass die Opportunität von Tarifreductionen im Personen- und von weiteren Ermässigungen im Güterverkehr auch im finanziellen Interesse ebenso ernstlich zu prüfen ist, als im volkswirthschaftlichen.

1) Die Einnahme aus dem Personenverkehr rührt in Deutschland bei Staats- und Privatbahnen mit sehr seltenen Ausnahmen nur zu einem ganz kleinen Theil (6—8%) vom Verkehr in der ersten, zu etwa einem Drittel von demjenigen in der zweiten, zur vollen Hälfte bis zu Dreifünfteln von dem Verkehr in der dritten oder in dieser und der vierten Wagenclasse her. Die ein-

---

einzelnen Bahnen ist das Verhältniss verschieden, aber die Entwicklungstendenz dieselbe u. nur in den seltensten Fällen, z. B. bei kleinen Privatb. zwischen grossen Städten, die Einn. aus d. Personenverkehr jetzt noch grösser (z. B. Taunusb., Homb. B.) 1869 u. bez. 1874 war bei d. preuss. Ostb. d. Einn. aus d. Personenverk. zu derj. aus d. Güterverkehr wie c. 2 : 3, bez. wie c. 1 : 2·1, bei d. niederschl. wie 1 : 4, bez. wie c. 1 : 3·8, westfälisch. 1 : fast 4, bez. 1 : 3·7, Saarbr. 1 : 6, bez. 1 : 4·2, hannov. 1 : 2, bez. 1 : 2·3, nass. 2 : über 3, bez. 1 : etwas über 1, Bebra-Hanau (neu) 1 : wenig über 1, bez. 1 : 1·2. Main-Wes. 2 : 3, bez. 1 : etwas über 2, sächsische Staatsbahn 1869 1 : 3, baier. 1 : über 2, würt. 2 : über 3, bad. 4 : 5. Volksdichtigkeit, Durchreiseverkehr, Massenproductentransport (Kohlen u. s. w.) zeigen hier ihre charact. Einflüsse.

[36]) So ergiebt sich aus d. preuss. Eisenbahnstat., wie die Einn. aus d. directen Güterverk. mit and. Bahnen stärker als diej. aus dem localen Güterverkehr zunimmt (z. B. 1859—65—69—75 jene v. 10 auf 24—40·3—79·2, diese v. 10 auf 16—26·5—45·4 Mill. Thlr. gestiegen).

[37]) S. meine Grundleg., §. 236—238.

zelnen Linien, auch der Staatsbahnen, zeigen indessen manche Verschiedenheiten. Die Quoten der Erträge der einzelnen Classen bleiben sich aber, von Neueinführung ganzer Classen wie der vierten abgesehen, im Durchschnitt aller Bahnen und bei den einzelnen Linien von Jahr zu Jahr ziemlich gleich.[38])

2) Von der Einnahme aus dem Güterverkehr rührt nur eine sehr kleine, bei den hohen Tarifen mitunter noch etwas abnehmende Quote aus Post- und Eilgut her (3—5% meistens). Die Einnahmequoten der anderen Tarifclassen ändern sich von Bahn zu Bahn und von Jahr zu Jahr erheblich nach den wesentlich wieder von der absoluten und relativen Tarifhöhe jeder Classe und dem Tarifsystem abhängigen Frequenzen und nach der Natur des Verkehrsgebiets der einzelnen Bahn. Aus ersterem Grunde meist zunehmende Quoten der ermässigten Tarifclassen für Güter geringen specifischen Werths.[39])

§. 273. — B. Reinertrag, Rente und deren Verwendung. Der erstere genügte bei denjenigen Staatsbahnen, welche eine Zeitlang im Betriebe stehen, bisher fast immer, um das aufgenommene Schuldkapital zu verzinsen und eventuell zu tilgen. Genaue Vergleiche für längere Zeiträume sind nur für die einzelnen Linien, nicht für die ganzen Staatsbahnsysteme zulässig, weil in letzteren sich oft neue Linien mit noch unentwickel-

---

[38]) Viel statist. Material hierüber in d. amtl. Statistiken. Die Durchschnitte der 1.–4. Cl. und des Militärs bei allen preuss. Bahnen ergeben Einnahmequoten 1859 6·6—36·3—42·3—10·5—4·3, bei Quoten der specif. Personenfrequenz (Personenmeilen) ohne Militär: 3·1—26·4—48·0—22·5; 1869 (incl. neue Provinzen) Einnahmequoten: 7·1—33·9—40·5—15·3—3·2, Frequenzquoten: 3·1—22·9—44·7—29·3 %. Erheblich über d. Durchschn. ist die Einn. aus 1. Cl. bei d. preuss. Staatsb. nur bei nass. B. (11·5, aber keine 4. Cl.), u. Ostb. 8·9; bei den Privatb. bei der Rhein. (26·6), homb., Taunusbahn. S. o. Note 10. Im J. 1874 kam auf die 4 Cl. u. Militär eine Quote d. Einn. von 7·2—32·8—40·0—18·5—1·5 %. (Die preuss. Statist. specialis. diese Daten jetzt auch nach den Zugarten, gegen erhöht., gewöhnl., ermäss. Fahrgeld.)

[39]) Im Durchschn. aller preuss. Bahnen war in Procenten der gesammten Gütereinnahmen 1859, 1865 u. 1869 (incl. neue Prov.) die Einn. aus Post- u. Eilgut bez. 4·1—3·6—4·2, aus Frachtgut der Normalcl. 34·7—21·0—17·7, Kohlen u. Frachtgut der ermäss. Cl. zus. 56·4—69·5—71·7, aus Viehtransport 2·9—3·4—3·3, aus anderen Transp. u. Nebenertr. 1·9—2·5—3·1 %. In 1874, bei etwas andrer Classification, kam von der ganzen Einn. im Güterverkehr 0·5 % auf Post-, 4·0 auf Eil-, 9·8 auf Stückgut der Normalclasse, incl. d. sperr. Guts, 10·3 auf Stückgut der ermäss. Class., 34·4 auf Frachtgut in Wagenlad. in Quantit. v. 100 Centn. u. mehr, 32·9 auf dsgl. in geschlossenen Wagenladungen v. 200 Centn., 3·3 auf Vieh, 4·8 auf Eisenbahnfahrzeuge, Dienst- u. Baugut u. Nebenerträge. Also rund $^2/_3$ aus dem Massengut, $^1/_3$ aus den übrigen Gütertransporten (hier incl. Vieh). Die einzelnen Bahnen zeigen natürlich hier grosse Unterschiede, z. B. in 1869 Einn. aus Kohlentransp. preuss. Ostb. 1·4, niederschles. 35·3, westfäl. 28·1, Saarbr. 61·9, hannov. 16·2, nass. 9·7, Bebra-Han. 0·2, Main-Wes. 8·7 %. Aber wenn nur Stück- u. Frachtgut unterschieden wird, so sind die Verschiedenheiten doch mässiger, z. B. in 1874 bei den Staatsbahn. bez. 21·2 u. 68·8 %, Max. d. letzteren bei der Saarbr. B. (Kohlen) 90·0, Min. Frankf.-Bebra 50·6 %.

tem Verkehre befinden, die den Durchschnittsertrag herabdrücken. Das ist besonders bei der Vergleichung mit älteren, stabilen oder nur wenig sich ausdehnenden einzelnen Privatbahnunternehmungen zu beachten. Bei einer raschen Ausdehnung des Staatsbahnnetzes auf weniger frequente Routen, wie sie auch in Deutschland (Preussen, süddeutsche Staaten) in neuerer Zeit vorgekommen, und in einer Periode stark steigender Betriebsausgaben (1871—74) kann freilich auch ein grösseres Staatseisenbahnsystem wohl einmal zur Deckung der auf ihm lastenden Zinsen und Tilgequoten der noch nicht amortisirten und vollends der ursprünglichen Baukapitalien einen Zuschuss aus der Staatscasse bedürfen. Dies muss thunlichst verhütet werden (§. 242). Es ist aber auch mit hinlänglicher Sicherheit zu verhüten, wenn nur nicht die besseren Linien eines Landes der Privatindustrie verbleiben, wenn ferner das Staatsgebiet entsprechend gross genug ist, um eine Ausgleichung schlechter und guter Linien leichter herbeizuführen, und wenn endlich eine richtige Tarifpolitik befolgt wird. Bei dauernder Steigerung der Betriebskosten ist bei Staatsbahnen so wenig als bei Privatbahnen ohne Tariferhöhung eine genügende Rente sicher zu gewinnen.

Aus dem Reinertrage werden, wenn auch nicht immer formell, so doch reell zunächst die Zinsen der zur Anlage der Bahnen aufgenommenen Anleihen und die für diese Anleihen etwa stipulirten Tilgequoten bestritten.[40]) Der Rest, welcher bei fortschreitender Tilgung also immer grösser wird, bildet einen freien Ueberschuss und eine eigentliche privatwirthschaftliche Einnahme. Dieselbe kann ganz oder theilweise zur weiteren Tilgung der Eisenbahnschulden oder als Hülfsmittel zur weiteren Ausdehnung des Bahnnetzes und zur Deckung etwaiger Deficite ungünstiger Linien[41]) oder endlich als Staatseinnahme zur Deckung eigentlicher Staatsausgaben dienen.[42]) Die erste Verwendung ermöglicht eine frühere

---

[40]) Einen Erneuerungsfonds, nach Analogie der Privatbahnen, hat nur d. sächs. Staatsb. Bei den and. Bahnen muss ein entsprech. Betrag durchschnittl. zu den Ausgaben gerechnet werden, soweit die bezügl. Verwendungen nicht ganz in diesen Ausg. schon enthalten sind.

[41]) Dies im Wesentl. der Gesichtspunct in d. deutschen Mittelstaaten.

[42]) So in Preussen, da hier bisher von einer systemat. Ausbildung des Staatsbahnnetzes nicht die Rede ist. Eigentl. daher hier der am Meisten fiscal. Gesichtspunct. Durch Verwandlung der zurückzuzahl. Schulden in Rentenschulden u. durch Aufnahme neuer Eisenbahnschulden in der Form der Rentenschuld tritt dies jetzt noch mehr hervor.

Annäherung an das Gebührenprincip in der finanziellen Behandlung der Staatsbahnen;[43]) die zweite einen immer umfassenderen Ausbau des Bahnnetzes, worauf es bei dem Staatsbahnsystem gerade abgesehen ist; die dritte macht Steuereinnahmen überflüssig oder gestattet die Vornahme passender neuer Staatsthätigkeiten und führt, wie die Forsteinnahmen (§. 193), auch den finanziellen Nutzen grosser allgemeiner Fortschritte der Volkswirthschaft dem Gemeinwesen unmittelbar zu, statt, wie beim Privatbahnwesen, in die Taschen einzelner Privaten: der Staat, also die Gemeinschaft, nimmt an der Kapital- und Grundrente der Nation in erwünschter Weise Theil, — auch eine günstige Wirkung für die Vertheilung des Volkseinkommens, also zugleich in socialpolitischer Hinsicht. Welche Verwendung des Erlöses statthaben soll, ist mit nach den concreten Verhältnissen des einzelnen Staats zu entscheiden. Die erste und zweite Verwendungsart verdienen aber wohl principiell den Vorzug, bis die Schulden getilgt und wenigstens die wichtigeren Linien ausgebaut sind.[44])

[43]) Dies zeigt sich deutlich z. B. bei d. preuss. Bahnen, wenn man bedenkt, dass von der ursprüngl. Schuld von 226·15 M. Thlr. schon 33·43 M. Thlr. bis E. 1870 (neml. Schulden der alten Landesth. u. neue Schulden seit 1866: v. 159·36 auf 142·17, hannov. v. 28·28 auf 15·66, churhess. v. 16·73 auf 15, nass. v. 16·69 auf 16·37, Frankf. v. 5·09 auf 3·50 M. Thlr. herabgegangen) getilgt waren.

[44]) Die finanzielle Seite der Staatsbahnfrage ist in Deutschland angesichts der sinkenden Rente der Bahnkapitalien in den letzten Jahren, bes. nach den ungünstigen Ergebnissen des J. 1874, etwas ängstlich von den Anhängern, etwas triumphirend von den Gegnern der Staats- und speciell der Reichsbahnen behandelt worden: wohl beiderseits mit Unrecht. Schon das Ergebniss des J. 1875 ist wieder erheblich besser ausgefallen, namentlich in Folge der wieder gesunkenen Betriebskosten (Preise), was jedenfalls beweist, dass man es nicht mit einer nothwendig dauernden Entwerthung des Eisenbahnbesitzes zu thun hat. Die eigenthümliche Ansicht, als ob die Bahntarife nicht steigen dürften, wenn alles Andere sich vertheuert, muss ausserdem aufgegeben werden. Die zeitweise schlechtere Rentabilität der bad., würtemb. Bahnen beweist nur, dass man dort etwas zu rücksichtslos rasch in finanz. Beziehung vorging und dass diese Länder — im heutigen Verkehrswesen nur von der Bedeutung mittlerer Provinzen — noch zu klein sind, um die genügende Ausgleichung der Chancen der günst. und ungünstigen Fälle zu verbürgen. In Preussen aber muss man nicht übersehen, dass unter den heutigen Staatsbahnen daselbst einige grosse Linien mittlerer Frequenz und grosser Kostspieligkeit und umgekehrt unter den Privatbahnen noch ziemlich die Hauptlinien grosser Frequenz u. z. Th. auch billigen Baus sich befinden. Dabei erfolgt noch nicht die dem alleinigen oder dem sehr ausgedehnten Staatsbahnsystem eigenthümliche Gewinnausgleichung der verschiedenen Linien. Auch bei dem Reichseisenbahnproject ist in finanz. Hinsicht zu bedenken, dass das Reich bei den guten Privatbahnen eine 6%ige Actienrente mit einer $4^1/_2$—$4^3/_4$%igen Reichsrente kaufen kann (ein ähnlich wichtiger Factor wie in England bei einem etwaigen Erwerb der Privatbahnen, s. Cohn II, 617).

Die wahre Höhe des Reinertrags und der Rentabilität ist bei den Staatsbahnen nicht immer leicht ganz genau zu berechnen. Denn es kommen unter den laufenden Ausgaben Verwendungen f. d. Vermehrung u. Verbesser. der Betriebsmittel, f. d. Melioration der Bahnanlage vor, die nicht immer nur Ersatz der Abnutzung, sondern z. Th. auch Neubeschaffung, also neue Kapitalanlage

sind, also vom Reinertrag nicht abgehen. Auch Hinauszahlungen an andre Verwaltungen u. dgl. sind hie und da abgerechnet. Es bleibt indessen nichts Andres übrig, als sich an die amtl. Berechnungen zu halten. — Die Steigerung der Betriebskosten hat in den letzten Jahren auch bei den Staatsbahnen stattgefunden, sie war nicht nur eine absolute (s. o. in den Noten 17, 27, 39, 50 des vor. Abschn.), sondern auch eine relative: d. h. die Betriebskosten beanspruchten eine grössere Quote der Bruttoeinn.

Preussen. Nach der preuss. Eisenbahnstatist. war diese Quote bei allen preuss. Bahnen 1865 40·3, 1867 44, 1869 44, 1871 45·4, 1873 51·9, 1874 57·7, 1875 53·5 %, oder umgekehrt, der Ueberschuss sank von 1871—74 von 54·6 auf 42·3 %. Bei den preuss. Staatsb. war er 1873—75 bez. 45·2, 38·3 u. 42·4 %. In dem ungünstigen Jahre 1874 war er noch am Höchsten bei d. Niederschles.-märk. (incl. schles. Gebirgsb.) mit 44·8 % der Bruttoeinn. (1875 43·9), am Niedrigsten bei d. Frankf.-Bebraer u. d. Berl.-Verbindungsb. mit 28·0 % (1875 bez. 39·4 u. 29·4). Das verwendete Anlagekapital verzinste sich aus dem Ueberschuss (bei d. Privatbahnen ohne Einrechn. der Zuschüsse aus d. Titel d. Zinsgarantie) mit %

	1867	1869	1871	1872	1873	1874	1875
Staatsb.	5·83	5·77	6·61	5·98	4·95	3·58	4·78
Privatb. in Staatsverw.	5·05	5·31	5·31	5·01	4·18	4·07	4·41
Privatb. in eig. Verw.	5·79	5·76	6·04	5·48	4·63	4·33	4·41
Alle Bahnen	5·54	5·67	6·07	5·54	4·64	4·06	4·51

Der an die Staatscasse (incl. f. d. Main-Weser Bahn an Hessen) abgeführte Ueberschuss d. preuss. Staatsbahnen war für 1874 11·68, f. 1875 17·03 Mill. Thlr. Die Rente schwankt bei den 8 einzelnen preuss. Staatsbahnen 1874 zwischen 0·29 (nassauische 1875 1·83 und 7·70 %, (Niederschles.-märk., 1875 7·46). Die Ostb. gab 1874 u. 75 bez. 3·28 und 4·41, die hannoversche 4·11 und 6·52, die westfäl. 1·87 und 2·96, die saarbrücker 2·92 und 4·91, die Main-Weser 3·61 und 4·90, Frankf.-Bebr. 0·48 und 1·35. Das verwend. Anlagekapital der preuss. Staatsbahnen war 1874 334·3 Mill. Thlr., p. Kilometer 82,857 Thlr. 1875 bez. 366·3 und 87,193. Max. 1874 Berl. Verbindungsb. 136,306 Thlr. p. Kil., Saarbr. 133,520, Min. Ostb. 66,697 Thlr. Bei der starken Schuldentilgung, die in Preussen seit dem franz. Kriege mittelst der Contributionsgelder u. s. w. erfolgt ist, reichte selbst der geringe Ueberschuss der Staatsbahnen im J. 1874 fast ganz hin, die sämmtlichen Zinsen aller Staatsschulden zu decken, die z. B. im J. 1876 38·8 Mill. M. betrugen. Für das J. 1876 ist d. Anschlag f. d. Ueberschuss der Staatsbahnen im Etat incl. Antheil an d. Main-Neckarb. auf 53·8 Mill. M. berechnet. Dazu kommen Einn. v. Privatb., an denen der Staat betheiligt ist, u. ein kl. Posten and. Eisenbahneinn. mit 4·22 Mill. M., anders. Ausgaben f. Privatb. (incl. Zinszuschüsse mit 7·23 M. M.) für 7·73 Mill. M., dann noch f. d. Centralverw. d. Eisenbahnwesens u. die Eisenbahncommissariate 1·02 M. Mark Ausgabe. Eine ganz genaue Vergleich. der Rentabilität der Staats- u. Privatbahnen ist übrigens misslich. Bei den ersten werden z. B. in Preussen keine Bauzinsen auf d. Baukap. berechnet. Während d. Etat f. 1877 eine Rente v. 5·16 % des Anlagekap. veranschlagt, schätzt ein Aufs. in d. Zeitung des Ver. d. Eisenbahnverwaltungen diese Rente nur auf nicht ganz 4 %, wenn ebenso wie bei d. Privatbahnen gerechnet wird (d. h. mit Dotat. v. Erneuer. u. Reservefonds u. mit Steuern). Selbst wenn diese Rechn. richtig wäre, erklärte sich das ungünst. Resultat nur aus der ungünst. Vertheil. der guten Routen zw. dem Staate u. den Gesellschaften.

Sachsen. Die Staatsbahnen haben andauernd eine reichl. Verzinsung gegeben, gegen die Kosten der betr. Staatsschulden 1—2½ % mehr. Für die 20 J. 1856—75 wird die Durchschnittsrente auf 6.48 % berechnet, für ein Kapital, das von 99·4 Mill. M. in 1856 auf 330·8 Mill. M. zu Ende 1875 gestiegen ist. Nur 3 mal sank die Rente in diesen 20 J. unter 5 %, 1858 4·37, 1859 4·41, 1866 4·59, Max. 1865 7·23 u. wieder 1871 7·07, 1872—75 bez. 5·75, 5·54, 5·87, 6·02 %. Die Ankäufe v. Privatbahnen betreffen die theuere, aber auch gut rentirende Leipz.-Dresd. Bahn u. einige kleine schlechte, aber doch z. Th. entwicklungsfähige u. billig erworbene Bahnen.

Baiern. Hier eine von der allgemeinen Staatsschuld getrennte Eisenbahnschuld, Anf. 1876 nomin. 728·4 Mill. M., meist zu 4 u. 4½ %, mit einem Zins- u. Tilgeerforderniss v. 28·8 Mill. M. Der Ueberschuss der Eisenbahnen war veranschlagt auf 29·8 Mill. M. Im J. 1874 (noch ohne Ostbahnen) berechnet sich nach d. Vereinsstat.

(deren Berechn. bei Preussen mehrfach von denen der preuss. Eisenbahnstatistik abweichen) eine Rente v. 4·24 % aus dem Reinertrag f. d. Anlagekap. (excl. 11·43 Mill. Thlr. f. d. gepacht. inländ. Bahnen) von 153 Mill. Thlr. Der Ueberschuss von 6·496 Mill. Thlr. hat über die Zinsen der Bahnschulden (4·755 Mill. Thlr.) u. der Tilgung derselben (0·931 Mill. Thlr.) immerhin in diesem ungünstigen Jahre noch 773,000 Thlr. betragen.

Würtemberg. Die in d. allgem. Staatsschuld enthaltene Eisenbahnschuld betrug 1876 c. 271 Mill. M. Nach d. Etat f. 1875—76 wurde auf eine Nettoeinnahme der Staatsbahnen von 12·52 Mill. M. gerechnet, womit die Zinsen jener Schuld wohl gedeckt sind. Im J. 1874 verzinste sich nach der Vereinsstatistik das verwendete Anlagekapital von 101·6 Mill. Thlr. durch den Ueberschuss von 3·357 Mill. Thlr. nur mit 3·30 %. S. auch v. Riecke a. a. O.

Baden. Hier besteht neben der allgem. Staatsschuld eine besondere Eisenbahnschuld, Anf. 1876 von 275·2 Mill. M. oder nach Abzug der Activa der Eisenbahnschuldentilgungscasse mit 4·4 Mill. M. eine reine Schuld von 270·8 Mill. M. Der Anschlag der Eisenbahnbetriebsverwalt. schliesst f. 1876 mit 12·64 Mill. M. Reinertr. ab, wozu noch der Antheil am Reinertrag d. Main-Neckarb. mit 0·51 Mill. M. kommt. Nach d. Vereinstatistik ergab sich 1874 auf ein verwend. Anlagekap. v. 103·4 Mill. Thlr. ein Ueberschuss v. 4·164 Mill. Thlr. oder eine Verzins. v. 4·03 %.

Reichsbahnen in Elsass-Lothringen. Diese auf Rechnung der französ. Contribution für 325 Mill. Fr. jedenfalls zu theuer übernommenen ehemal. Linien der französischen Ostbahngesellschaft sind mit bedeutenden Kapitalverwendungen erweitert worden. Nach der Vereinsstatist. ergab sich 1874 ein Betriebsüberschuss von 2·086 Mill. Thlr. oder auf d. bis dahin verwendete Anlagekap. (incl. jene Summe von 325 Mill. Fr.) von 109·1 Mill. Thlr. (p. Kil. 128,387 Thlr.) eine Rente von nur 1·91 %. Dieser kleine Ueberschuss wurde durch die Mehrausgabe für den Betrieb der übernommenen Wilh.-Luxemb. Bahn noch um 584,000 Thlr. vermindert. Nach d. Reichsetat f. 1876 wurde auf eine Reineinn. d. Reichsb. v. 9·47 Mill. M. gerechnet.

Belgien. S. d. Tab. in Mulvany, Deutschlands Eisenbahntariffrage. Nach d. Budg. f. 1875 u. 1876 wurde auf einen Ueberschuss d. Eisenbahnverwaltung von 22·4, bez. 27·4 Mill. Fr. gerechnet. Das Resultat f. 1874 war ein Ueberschuss von 23·4 Mill. Fr., noch immer eine Verzinsung von fast 6 %.

Niederlande. Die verpachteten Staatsb. (s. o. §. 257, Note 4) repräsentirten nach d. deutschen Vereinsstatistik 1874 ein verwend. Anlagekap. von 51·77 Mill. Thlr., wogegen der Betriebsüberschuss 1·585 Mill. Thlr. war, was eine Rente v. 3·06 % ergäbe. Nach Hinterlegung in d. Erneuerungsfonds u. s. w. blieben 1·52 Mill. Thlr. übrig, wovon der vertragsmässige Antheil des niederländ. Staats 944,136 Thlr. war. Letzterer muss daher erheblich zuschiessen. Im Etat für 1876 stehen die Staatsbahnen mit 1·878 Mill. fl. Einn., aber mit 6·6 Mill. fl. Ausg. (Zinsen).

Ungarn. Die Erträge der Staatsbahnen bisher sehr gering. Nach der deutschen Vereinsstatistik war der Ueberschuss f. d. nördl. Staatsbahnlinien 1874 721,000 Thlr. oder 1·64 % f. d. verwend. Kap. v. 43·9 Mill. Thlr. Bei den südl. Staatsbahnlinien (Kap. 22·6 Mill. Thlr.) ergab sich sogar 1874 ein Betriebsdeficit v. 88,383 Thlr., bei den schmalspur. Staatsb. (verwend. Kap. 696,000 Thlr.), dsgl. v. 13,384 Thlr.

Gedruckt bei E. Polz in Leipzig.

